

三羊马（重庆）物流股份有限公司

SAN YANG MA (CHONGQING) LOGISTICS CO.,LTD.

（重庆市沙坪坝区土主镇土主中路 199 号附 1-80 号）

首次公开发行股票招股说明书

保荐人（主承销商）



申港证券股份有限公司
SHENGANG SECURITIES CO., LTD.

（中国（上海）自由贸易试验区世纪大道 1589 号长泰国际金融大厦 16/22/23 楼）

本次发行概况

| | |
|------------------------------------|--|
| （一）发行股票类型 | 人民币普通股（A股） |
| （二）发行股数 | 本次发行新股不超过2,001万股，占发行后股本比例不低于25%。本次发行不涉及股东公开发售股份 |
| （三）每股面值 | 1.00元 |
| （四）每股发行价格 | 16.00元 |
| （五）预计发行日期 | 2021年11月18日 |
| （六）拟上市的证券交易所 | 深圳证券交易所 |
| （七）发行后总股本 | 不超过8,004万股 |
| （八）本次发行前股东所持股份的流通限制、股东对所持股份自愿锁定的承诺 | <p>1、控股股东、实际控制人邱红阳及其胞弟邱红刚作出如下承诺：</p> <p>（1）自公司首次公开发行股票并上市之日起36个月内，本人不转让或者委托他人管理本人直接或间接持有的公司首次公开发行股票前已发行的股份，也不由公司回购该等股份。若因公司进行权益分派等导致本人持有的公司股份发生变化的，本人仍将遵守上述承诺。</p> <p>（2）公司上市后6个月内如公司股票连续20个交易日的收盘价均低于发行价，或者上市后6个月期末收盘价低于发行价，本人直接或间接持有公司股票的锁定期限将自动延长至少6个月。</p> <p>（3）本人直接或间接所持有公司股票在锁定期满后两年内减持的，减持价格不低于发行价。若通过集中竞价交易方式减持公司股份，将在首次减持股份的15个交易日前向证券交易所报告备案减持计划，并予以公告；若通过其他方式减持公司股份时，将提前3个交易日通过公司发出相关公告。</p> <p>（4）在本人担任公司董事和高级管理人员期间，本人在前述锁定期满后每年转让的股份不超过本人直接或间接所持有的公司股份总数的25%，离职后半年内不转让本人直接或间接持有的公司股份。若因公司进行权益分派等导致本人持有的公司股份发生变化的，本人仍将遵守上述承诺。</p> <p>（5）若公司上市后发生派发股利、送红股、转增股本、增发新股或配股等除息、除权行为的，则前述价格将进行相应调整。</p> <p>（6）本人将遵守中国证监会《上市公司股东、董监高减持股份的若干规定》、《深圳证券交易所股票上市规则》、《深圳证券交易所上市公司股东及董事、监事、高级管理人员减持股份实施细则》等法律法规的相关规定。</p> <p>2、重庆渝物兴物流产业股权投资基金合伙企业（有限合伙）作出如下承诺：</p> <p>（1）自公司股票上市之日起12个月内，不转让或者委托他人管理本企业直接或间接持有的公司股份，也不由公司回购本企业直接或间接持有的公司股份。</p> <p>（2）本企业若通过集中竞价交易方式减持公司股份，将在首次减持股份的15个交易日前向证券交易所报告备案减持计划，并予以公告；若通过其他方式减持公司股份时，将提前</p> |

| | |
|---------------|---|
| | <p>三个交易日予以公告。</p> <p>(3) 本企业将遵守中国证监会《上市公司股东、董监高减持股份的若干规定》、《深圳证券交易所股票上市规则》、《深圳证券交易所上市公司股东及董事、监事、高级管理人员减持股份实施细则》等法律法规的相关规定。</p> <p>3、除控股股东、实际控制人邱红阳及其胞弟、董事邱红刚之外其他持有公司股份的董事张侃、任敏、李刚全，监事汤荣辉，高级管理人员马大贵、张侃、任敏作出如下承诺：</p> <p>(1) 自公司首次公开发行股票并上市之日起12个月内，本人不转让或者委托他人管理本人直接或间接持有的公司首次公开发行股票前已发行的股份，也不由公司回购该等股份。</p> <p>(2) 在担任公司董事、高级管理人员期间，每年转让的股份不超过本人直接或间接持有的公司股份总数的25%；本人自离职后半年内，亦不转让本人直接或间接持有的发行人股份。如本人直接或间接持有公司股票在承诺锁定期满后两年内减持，减持价格将不低于发行价；公司上市后6个月内如公司股票连续20个交易日的收盘价均低于发行价，或者上市后6个月期末收盘价低于发行价，本人直接或间接持有的公司股票锁定期自动延长6个月。</p> <p>(3) 若通过集中竞价交易方式减持公司股份，将在首次减持股份的15个交易日前向证券交易所报告备案减持计划，并予以公告。</p> <p>(4) 若上述期间发行人发生派发股利、送红股、转增股本、增发新股或配股等除权、除息行为的，则上述价格进行相应调整。</p> <p>(5) 本人将遵守中国证监会《上市公司股东、董监高减持股份的若干规定》、《深圳证券交易所股票上市规则》、《深圳证券交易所上市公司股东及董事、监事、高级管理人员减持股份实施细则》等法律法规的相关规定。</p> <p>4、公司其他股东广西青蓝地和投资管理中心（有限合伙）、宁波梅山保税港区道康珩木投资合伙企业（有限合伙）、何涛、吴银剑、潘文婷、王金全、曾祥福、彭红军、朱荣江、孔继东、许萍、李许文堂、李诗雨作出如下承诺：</p> <p>(1) 自公司股票上市之日起12个月内，不转让或者委托他人管理本企业直接或间接持有的公司股份，也不由公司回购本企业直接或间接持有的公司股份。</p> <p>(2) 本企业将遵守中国证监会《上市公司股东、董监高减持股份的若干规定》、《深圳证券交易所股票上市规则》、《深圳证券交易所上市公司股东及董事、监事、高级管理人员减持股份实施细则》等法律法规的相关规定。</p> |
| (九) 保荐人、主承销商 | 申港证券股份有限公司 |
| (十) 招股说明书签署日期 | 2021年10月27日 |

声明及承诺

发行人及全体董事、监事、高级管理人员承诺招股说明书及其摘要不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对其真实性、准确性、完整性承担个别和连带的法律责任。

公司负责人和主管会计工作的负责人、会计机构负责人保证招股说明书及其摘要中财务会计资料真实、完整。

保荐人承诺因其为发行人首次公开发行股票制作、出具的文件有虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，给投资者造成损失的，将先行赔偿投资者损失。

中国证监会、其他政府部门对本次发行所做的任何决定或意见，均不表明其对发行人股票的价值或投资者的收益作出实质性判断或者保证。任何与之相反的声明均属虚假不实陈述。

根据《证券法》的规定，股票依法发行后，发行人经营与收益的变化，由发行人自行负责，由此变化引致的投资风险，由投资者自行负责。

投资者若对本招股说明书及其摘要存在任何疑问，应咨询自己的股票经纪人、律师、会计师或其他专业顾问。

重大事项提示

本公司特别提醒投资者认真阅读本招股说明书全文，并特别注意下列重大事项提示及公司风险：

一、股东关于发行前所持股份流通限制、自愿锁定股份的承诺

（一）发行人控股股东、实际控制人邱红阳及其胞弟邱红刚的承诺

发行人控股股东、实际控制人邱红阳及其胞弟邱红刚就股份锁定和减持意向作出如下承诺：

自公司首次公开发行股票并上市之日起 36 个月内，本人不转让或者委托他人管理本人直接或间接持有的公司首次公开发行股票前已发行的股份，也不由公司回购该等股份。若因公司进行权益分派等导致本人持有的公司股份发生变化的，本人仍将遵守上述承诺。

公司上市后 6 个月内如公司股票连续 20 个交易日的收盘价均低于发行价，或者上市后 6 个月期末收盘价低于发行价，本人直接或间接持有公司股票的锁定期限将自动延长至少 6 个月。

本人直接或间接所持有公司股票在锁定期满后两年内减持的，减持价格不低于发行价。若通过集中竞价交易方式减持公司股份，将在首次减持股份的 15 个交易日前向证券交易所报告备案减持计划，并予以公告；若通过其他方式减持公司股份时，将提前 3 个交易日通过公司发出相关公告。

在本人担任公司董事和高级管理人员期间，本人在前述锁定期满后每年转让的股份不超过本人直接或间接所持有的公司股份总数的 25%，离职后半年内不转让本人直接或间接所持有的公司股份。若因公司进行权益分派等导致本人持有的公司股份发生变化的，本人仍将遵守上述承诺。

若公司上市后发生派发股利、送红股、转增股本、增发新股或配股等除息、除权行为的，则前述价格将进行相应调整。

本人将遵守中国证监会《上市公司股东、董监高减持股份的若干规定》、《深圳证券交易所股票上市规则》、《深圳证券交易所上市公司股东及董事、监事、高

级管理人员减持股份实施细则》等法律法规的相关规定。

（二）重庆渝物兴物流产业股权投资基金合伙企业（有限合伙）承诺

重庆渝物兴物流产业股权投资基金合伙企业（有限合伙）就股份锁定和减持意向作出如下承诺：

自公司股票上市之日起 12 个月内，不转让或者委托他人管理本企业直接或间接持有的公司股份，也不由公司回购本企业直接或间接持有的公司股份。

本企业若通过集中竞价交易方式减持公司股份，将在首次减持股份的 15 个交易日前向证券交易所报告备案减持计划，并予以公告；若通过其他方式减持公司股份时，将提前三个交易日予以公告。

本企业将遵守中国证监会《上市公司股东、董监高减持股份的若干规定》、《深圳证券交易所股票上市规则》、《深圳证券交易所上市公司股东及董事、监事、高级管理人员减持股份实施细则》等法律法规的相关规定。

（三）董事、监事、高级管理人员的承诺

除控股股东、实际控制人邱红阳及其胞弟、董事邱红刚之外其他持有公司股份的董事张侃、任敏、李刚全，监事汤荣辉，高级管理人员马大贵、张侃、任敏就股份锁定和减持意向作出如下承诺：

自公司首次公开发行股票并上市之日起 12 个月内，本人不转让或者委托他人管理本人直接或间接持有的公司首次公开发行股票前已发行的股份，也不由公司回购该等股份。

在担任公司董事、高级管理人员期间，每年转让的股份不超过本人直接或间接持有的公司股份总数的 25%；本人自离职后半年内，亦不转让本人直接或间接持有的发行人股份。

如本人直接或间接持有公司股票在承诺锁定期满后两年内减持，减持价格将不低于发行价；公司上市后 6 个月内如公司股票连续 20 个交易日的收盘价均低于发行价，或者上市后 6 个月期末收盘价低于发行价，本人直接或间接持有的公司股票锁定期限自动延长 6 个月。

若通过集中竞价交易方式减持公司股份，将在首次减持股份的 15 个交易日

前向证券交易所报告备案减持计划，并予以公告。

若上述期间发行人发生派发股利、送红股、转增股本、增发新股或配股等除权、除息行为的，则上述价格进行相应调整。

本人将遵守中国证监会《上市公司股东、董监高减持股份的若干规定》、《深圳证券交易所股票上市规则》、《深圳证券交易所上市公司股东及董事、监事、高级管理人员减持股份实施细则》等法律法规的相关规定。

（四）其他股东的承诺

广西青蓝地和投资管理中心（有限合伙）、宁波梅山保税港区道康珩木投资合伙企业（有限合伙）、何涛、吴银剑、潘文婷、王金全、曾祥福、彭红军、朱荣江、孔继东、许萍、李许文堂、李诗雨就股份锁定和减持意向作出如下承诺：

自公司股票上市之日起 12 个月内，不转让或者委托他人管理本企业直接或间接持有的公司股份，也不由公司回购本人/本企业直接或间接持有的公司股份。

本人/本企业将遵守中国证监会《上市公司股东、董监高减持股份的若干规定》、《深圳证券交易所股票上市规则》、《深圳证券交易所上市公司股东及董事、监事、高级管理人员减持股份实施细则》等法律法规的相关规定。

二、上市后稳定股价的预案与承诺

（一）稳定公司股价预案

根据《公司法》、《证券法》、《中国证监会关于进一步推进新股发行体制改革的意见》等相关法律法规的要求，为强化公司及其控股股东、董事和高级管理人员的诚信义务，保护中小股东权益，公司制定了《三羊马（重庆）物流股份有限公司首次公开发行股票并上市后三年内稳定股价预案》，具体预案如下：

1、启动股价稳定措施的条件

如果公司 A 股股票正式上市之日后三年内公司股价连续 20 个交易日的收盘价（如果当年因派发现金红利、送股、转增股本等原因进行除权、除息的，须按照深圳证券交易所的有关规定作复权处理，下同）均低于公司最近一期经审计的每股净资产（每股净资产=合并财务报表中归属于母公司普通股股东权益合计数÷公司股份总数，下同）（以下简称为“启动股价稳定措施的前提条件”），本公

公司将依据法律法规、公司章程规定及本承诺内容启动股价稳定措施。

2、股价稳定的具体措施及实施程序

在启动股价稳定措施的前提条件满足时，公司应在 3 个交易日内，根据当时有效的法律法规和本承诺，与控股股东、董事、高级管理人员协商一致，提出稳定公司股价的具体方案，履行相应的审批程序和信息披露义务。股价稳定措施实施后，公司的股权分布应当符合上市条件。

公司及相关主体将采取以下措施中的一项或多项稳定公司股价：

(1) 公司以法律法规允许的交易方式向社会公众股东回购股份（以下简称“公司回购股份”）

在启动股价稳定措施的前提条件满足时，若公司决定采取公司回购股份方式稳定股价，公司应在 3 个交易日内通知召开董事会，讨论公司向社会公众股东回购公司股份的方案，并提交股东大会审议。

在股东大会审议通过股份回购方案后，公司依法通知债权人，向证券监督管理部门、证券交易所等主管部门报送相关材料，办理审批或备案手续。在完成必须的审批、备案、信息披露等程序后，公司方可实施相应的股份回购方案。

公司回购股份的资金为自有资金，回购股份的价格不超过最近一期末经审计的每股净资产，回购股份的方式为集中竞价交易方式、要约方式或证券监督管理部门认可的其他方式。但如果公司股价已经不满足启动稳定公司股价措施的条件，公司可不再实施向社会公众股东回购股份。

公司为稳定股价进行股份回购的，除应符合相关法律法规之要求之外，还应符合下列各项：

①公司用于回购股份的资金总额累计不超过公司首次公开发行新股所募集资金的总额；

②公司单次用于回购股份的资金不得低于人民币 500 万元，但不超过上一个会计年度经审计的归属于母公司股东净利润的 50%；

③公司单次回购股份不超过公司总股本的 2%；如上述第②项与本项冲突的，按照本项执行。

公司在触发稳定股价措施条件后，若出现以下任一情形，公司董事会应作出终止回购股份事宜，已制定或公告的稳定股价方案终止执行，已开始执行的措施视为实施完毕而无需继续执行：

①公司股票连续 10 个交易日的收盘价均高于公司最近一期经审计的每股净资产；

②回购股票的数量达到回购前本公司 A 股股份总数的 2%；

③继续回购或增持公司 A 股股份将导致公司股权分布不符合上市条件。

（2）公司控股股东、实际控制人增持公司股票

如各方最终确定以公司控股股东、实际控制人增持公司股票作为稳定股价的措施，则公司控股股东、实际控制人在符合相关法律、法规的规定且不应导致公司股权分布不符合上市条件的前提下，对公司股票进行增持。控股股东、实际控制人应在启动稳定股价预案的条件触发之日起 10 个交易日内，就其增持公司股票的具体计划书面通知公司并由公司进行公告，并应在履行完毕法律法规规定的程序后 90 日内实施完毕。

控股股东、实际控制人增持公司股票应符合下列各项要求：

①将通过自有资金履行增持义务；

②用于增持公司股份的货币资金不少于其上一年度从公司取得的现金分红总和的 50%；

③单次及/或连续十二个月增持公司股份数量不超过公司总股本的 2%；如上述第②项与本项冲突的，按照本项执行。

若在增持股票措施实施后公司股票收盘价连续 10 个交易日高于最近一期经审计的每股净资产，或继续增持股票将导致公司不满足法定上市条件，或继续增持股票将导致本公司履行要约收购义务，本公司控股股东将终止实施增持股票措施。

（3）公司董事（独立董事除外）、高级管理人员增持公司股票

如各方最终确定以公司董事（独立董事除外）、高级管理人员增持公司股票作为稳定股价的措施，则公司的董事（独立董事除外）、高级管理人员将在符合

相关法律、法规的规定且不应导致公司股权分布不符合上市条件的前提下，对公司股票进行增持。该等董事、高级管理人员应在启动稳定股价预案的条件触发之日起 10 个交易日内，就其增持公司股票的具体计划书面通知公司并由公司进行公告，并应在履行完毕法律法规规定的程序后 90 日内实施完毕。

董事（独立董事除外）、高级管理人员增持公司股票应符合下列各项要求：

①将通过自有资金履行增持义务；

②其用于增持公司股份的货币资金不少于该等董事、高级管理人员上年度从公司取得的税前薪酬总和的 30%，但不超过该等董事、高级管理人员上年度从公司取得的薪酬总和。

若在增持股票措施实施后公司股票收盘价连续 10 个交易日高于最近一期经审计的每股净资产，或继续增持股票将导致公司不满足法定上市条件，或继续增持股票将导致本公司履行要约收购义务，本公司董事、高级管理人员将终止实施增持股票措施。

公司在首次公开发行 A 股股票并上市后三年内新聘任的在公司领取薪酬的董事和高级管理人员应当遵守本预案关于公司董事、高级管理人员的义务及责任的规定，公司及公司控股股东、现有董事、高级管理人员应当促成公司新聘任的该等董事、高级管理人员遵守本预案并签署相关承诺。

（二）稳定股价的承诺

公司承诺：在公司上市后三年内，若公司连续 20 个交易日每日股票收盘价均低于最近一期经审计的每股净资产，公司将按照《三羊马（重庆）物流股份有限公司首次公开发行股票并上市后三年内稳定股价预案》回购公司股票。如公司未按照《三羊马（重庆）物流股份有限公司首次公开发行股票并上市后三年内稳定股价预案》的相关规定采取稳定股价的具体措施，公司将在公司股东大会及中国证监会指定报刊上公开说明未采取上述稳定股价措施的具体原因并向公司股东和社会公众投资者道歉。

公司控股股东、实际控制人邱红阳承诺：在公司上市后三年内，若公司连续 20 个交易日每日股票收盘价均低于最近一期经审计的每股净资产（审计基准日后发生权益分派、公积金转增股本、配股等情况的，应做除权、除息处理），本

人将按照《三羊马（重庆）物流股份有限公司首次公开发行股票并上市后三年内稳定股价预案》增持公司股票；本人将根据公司股东大会批准的《三羊马（重庆）物流股份有限公司首次公开发行股票并上市后三年内稳定股价预案》中的相关规定，在公司就回购股票事宜召开的股东大会上，对回购股票的相关决议投赞成票；如本人未按照公司股东大会批准的《三羊马（重庆）物流股份有限公司首次公开发行股票并上市后三年内稳定股价预案》中的相关规定采取稳定股价的具体措施，本人将在公司股东大会及中国证券监督管理委员会指定报刊上公开说明未采取稳定股价措施的具体原因，并向公司股东和社会公众投资者道歉。公司有权将与本人拟根据《三羊马（重庆）物流股份有限公司首次公开发行股票并上市后三年内稳定股价预案》增持股票所需资金总额相等金额的薪酬、应付现金分红予以暂时扣留，直至本人采取相应的稳定股价措施并实施完毕。

公司全体董事承诺：本人将根据公司股东大会批准的《三羊马（重庆）物流股份有限公司首次公开发行股票并上市后三年内稳定股价预案》中的相关规定，在公司就回购股份事宜召开的董事会上，对回购股份的相关决议投赞成票；本人将根据公司股东大会批准的《三羊马（重庆）物流股份有限公司首次公开发行股票并上市后三年内稳定股价预案》中的相关规定，履行相关的各项义务；如本人属于公司股东大会批准的《三羊马（重庆）物流股份有限公司首次公开发行股票并上市后三年内稳定股价预案》中有增持义务的董事，且本人未根据该预案的相关规定采取稳定股价的具体措施，本人将在公司股东大会及中国证券监督管理委员会指定报刊上公开说明未采取稳定股价措施的具体原因并向公司股东和社会公众投资者道歉。同时，公司有权将与本人拟根据《三羊马（重庆）物流股份有限公司首次公开发行股票并上市后三年内稳定股价预案》增持股票所需资金总额相等金额的薪酬、应付现金分红予以暂时扣留，直至本人采取相应的稳定股价措施并实施完毕。

公司全体高级管理人员承诺：本人将根据公司股东大会批准的《三羊马（重庆）物流股份有限公司首次公开发行股票并上市后三年内稳定股价预案》中的相关规定，履行相关的各项义务。如本人属于公司股东大会批准的《三羊马（重庆）物流股份有限公司首次公开发行股票并上市后三年内稳定股价预案》中有增持义务的高级管理人员，且本人未根据该预案的相关规定采取稳定股价的具体措施，

本人将在公司股东大会及中国证券监督管理委员会指定报刊上公开说明未采取稳定股价措施的具体原因并向公司股东和社会公众投资者道歉。同时，公司有权将与本人拟根据《三羊马（重庆）物流股份有限公司首次公开发行股票并上市后三年内稳定股价预案》增持股票所需资金总额相等金额的薪酬、应付现金分红予以暂时扣留，直至本人采取相应的稳定股价措施并实施完毕。

三、关于填补即期回报的措施和承诺

由于募集资金投资项目存在一定的建设期且项目建成投产并产生效益需要一定的过程和时间，在上述期间内，股东回报仍主要通过现有业务实现。在公司股本及所有者权益因本次公开发行股票而增加的情况下，公司的每股收益和加权平均净资产收益率等指标将在短期内出现一定幅度的下降。请投资者注意公司即期回报被摊薄的风险。

（一）发行人关于填补被摊薄即期回报的措施及承诺

根据《国务院办公厅关于进一步加强资本市场中小投资者合法权益保护工作的意见》（国办发[2013]110号）、《国务院关于进一步促进资本市场健康发展的若干意见》（国发[2014]17号）和《关于首发及再融资、重大资产重组摊薄即期回报有关事项的指导意见》（中国证券监督管理委员会公告[2015]31号）等相关文件之要求，公司召开董事会、股东大会审议通过了公司本次融资填补即期回报措施及相关承诺等事项。

公司拟通过多种措施提升公司的盈利能力，积极应对外部环境变化，实现公司业务的可持续发展，公司本次公开发行所得募集资金将用于公司主营业务发展，募集资金计划已经董事会详细论证，符合公司发展规划及行业发展趋势。由于募集资金项目的建设及实施需要一定时间，在公司股本及净资产增加而募集资金投资项目尚未实现盈利时，如本次发行后净利润未实现相应幅度的增长，每股收益及净资产收益率等股东即期回报将出现一定幅度下降。

为降低本次发行摊薄即期回报的影响，公司拟采取如下措施：

1、积极实施募集资金投资项目，提高募集资金使用效率

公司本次募集资金投资项目是公司根据多年来在行业的经营经验，并结合行业发展趋势和下游市场的供需结构制定的，从中长期来看，本次募集资金投资项

目具有较高的投资回报率，若募集资金项目能按时顺利实施，将进一步扩大发行人的服务能力，显著提升发行人的盈利能力及对投资者的回报能力。

2、加强公司成本费用管理，提升利润水平

公司将在现有物流网络的基础上完善并扩大业务布局，致力于为客户提供可靠的服务。公司将不断改进管理方法和控制成本费用，凭借优秀的管理和良好的成本费用控制促进市场拓展，从而巩固公司在市场中的地位。同时，公司将加强内部控制，提高经营效率，从而进一步提升公司的盈利能力。

3、强化投资者分红回报

本公司制定了上市后适用的《公司章程（草案）》，明确了发行上市后的利润分配政策，包括利润分配的条件及方式、现金分红的具体条件及分红比例、利润分配的决策程序、利润分配政策调整的决策程序等，健全了公司分红政策的监督约束机制。《公司章程（草案）》强化了公司利润分配政策尤其是现金分红政策的决策及调整程序，本公司将在上市后根据《公司章程（草案）》的规定，严格执行公司利润分配政策，通过多种方式提高对投资者的回报，提升公司的投资价值。

4、加强募集资金管理，保证募集资金合理、合法使用

募集资金到位后，公司将严格按照公司募集资金使用和管理制度对募集资金进行使用管理，同时合理安排募集资金投入过程中的时间进度安排，公司将根据募集资金投资项目的建设需求，逐步实施项目，在募集资金到位前，公司将通过自有资金和银行贷款等多种途径解决资金缺口，以尽快实施募集资金投资项目，尽早实现募集资金投资项目产生回报。

上述公司的填补回报措施不等于对未来利润做出保证，请投资者予以关注。

（二）发行人控股股东、实际控制人为公司填补回报措施的承诺

本人邱红阳作为三羊马（重庆）物流股份有限公司的控股股东及实际控制人，为维护公司及全体股东的合法权益，就有关公司首次公开发行股票摊薄即期回报采取填补措施的事宜，本人作出如下承诺：

本人承诺不越权干预发行人经营管理活动，不侵占发行人利益，确保发行人填补回报措施能够得到切实履行。

如果本人违反所作出的承诺或拒不履行承诺，本人将按照《关于首发及再融资、重大资产重组摊薄即期回报有关事项的指导意见》（证监会公告[2015]31号）等相关规定履行解释、道歉等相应义务，并接受中国证券监督管理委员会、证券交易所和中国上市公司协会依法作出的监管措施或自律监管措施；给发行人或者股东造成损失的，本人愿意依法承担相应补偿责任。

（三）发行人董事、高级管理人员为公司填补回报措施能够得到切实履行所作的承诺

为维护三羊马（重庆）物流股份有限公司及全体股东的合法权益，就有关公司首次公开发行股票摊薄即期回报采取填补措施的事宜，本人作出如下承诺：

1、本人承诺不无偿或以不公平条件向其他单位或者个人输送利益，也不采用其他方式损害公司利益；

2、本人承诺对董事和高级管理人员的职务消费行为进行约束；

3、本人承诺不动用公司资产从事与其履行职责无关的投资、消费活动；

4、本人承诺由董事会或薪酬委员会制定的薪酬制度与公司填补回报措施的执行情况相挂钩；

5、本人承诺，如公司未来推出股权激励计划，拟公布的公司股权激励的行权条件与公司填补回报措施的执行情况相挂钩；

6、本人承诺忠实、勤勉地履行职责，维护公司和全体股东的合法权益；

7、自本承诺出具日至公司首次公开发行股票完成前，若中国证监会作出关于填补回报措施及其承诺的其他新的监管规定的，且上述承诺不能满足中国证监会该等规定时，本人承诺届时将按照最新规定出具补充承诺。

公司董事、高级管理人员作为上述承诺的责任主体，如违反上述承诺，给公司及投资者造成损失的，将依法承担赔偿责任。

四、关于招股说明书不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏承诺

（一）发行人承诺

发行人作出如下承诺：

本公司招股说明书不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏。

若本次公开发行股票招股说明书被中国证监会等有权机关认定有虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，导致对判断公司是否符合法律规定的发行条件构成重大、实质影响的，本公司将在监管机构对上述事宜作出有法律效力的认定后30日内根据相关法律、法规及公司章程的规定召开董事会、股东大会，并经相关主管部门批准或核准或备案后启动股份回购措施，回购首次公开发行的全部新股。回购的价格不低于首次公开发行价格加上同期银行存款利息（若发行人股票有派息、送股、资本公积金转增股本等除权、除息事项的，回购的股份包括原股份及其派生股份，发行价格将相应进行除权、除息调整）。

若因公司本次公开发行股票招股说明书有虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，致使投资者在证券交易中遭受损失的，将依法赔偿投资者损失。

（二）控股股东、实际控制人承诺

发行人控股股东、实际控制人邱红阳作出如下承诺：

本公司招股说明书不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏。

若本次公开发行股票招股说明书被中国证监会等有权机关认定有虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，导致对判断公司是否符合法律规定的发行条件构成重大、实质影响的，本人将在监管机构对上述事宜作出有法律效力的认定后30日内根据相关法律、法规及公司章程的规定提请召开董事会、股东大会，并经相关主管部门批准或核准或备案后启动股份回购措施，回购首次公开发行的全部新股。回购的价格不低于首次公开发行价格加上同期银行存款利息（若发行人股票有派息、送股、资本公积金转增股本等除权、除息事项的，回购的股份包括原股份及其派生股份，发行价格将相应进行除权、除息调整）。

若因公司本次公开发行股票招股说明书有虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，致使投资者在证券交易中遭受损失的，本人将依法赔偿投资者损失。

（三）发行人董事、监事、高级管理人员的承诺

公司董事、监事、高级管理人员承诺：

本公司招股说明书不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏。

若因招股说明书有虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，致使投资者在证券交易中遭受损失，将依法赔偿投资者损失。有权获得赔偿的投资者资格、投资者损失的范围认定、赔偿主体之间的责任划分和免责事由按照《中华人民共和国证券法》、《最高人民法院关于审理证券市场因虚假陈述引发的民事赔偿案件的若干规定》等相关法律法规的规定执行，如相关法律法规相应修订，则按届时有效的法律法规执行。本人将严格履行生效司法文书认定的赔偿方式和赔偿金额，并接受社会监督，确保投资者合法权益得到有效保护。

（四）证券服务机构承诺

1、保荐机构承诺

申港证券股份有限公司承诺：因本公司为发行人首次公开发行股票制作、出具的文件有虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，给投资者造成损失的，将依法先行赔偿投资者损失。

2、申报会计师、验资机构承诺

天健会计师事务所（特殊普通合伙）承诺：如因本所为发行人首次公开发行股票制作、出具的文件有虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，给投资者造成损失的，本所将依法赔偿投资者损失。

3、发行人律师承诺

重庆永和律师事务所承诺：如因本所为发行人首次公开发行股票制作、出具的文件有虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，给投资者造成损失的，本所将依法赔偿投资者损失。

4、评估机构承诺

开元资产评估有限公司承诺：如因本公司为发行人首次公开发行股票制作、出具的文件有虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，给投资者造成损失的，本公司将依法赔偿投资者损失。

五、本次发行相关重要承诺的约束机制

（一）发行人关于未履行承诺的约束措施的承诺

三羊马（重庆）物流股份有限公司保证将严格履行公司在首次公开发行股票招股说明书中披露的承诺事项，积极接受社会监督，并承诺严格遵守下列约束措施：

1、如果本公司未能履行相关承诺事项，本公司将在股东大会及中国证监会指定的披露媒体上公开说明未履行的具体原因，提出有效的补充承诺或替代承诺等处理方案，并向公司股东和社会公众投资者道歉；

2、如果因本公司未履行相关承诺事项致使投资者遭受损失的，公司将向投资者依法承担赔偿责任；

3、自本公司未履行承诺事实发生之日起至新的承诺履行完毕或相应补救措施实施完毕之日止，本公司将对等未履行承诺的行为负有个人责任的董事、监事、高级管理人员停发现金分红、薪酬或津贴。

如本公司因不可抗力原因导致未能履行公开承诺事项的，需提出新的承诺（相关承诺需按法律、法规、公司章程的规定履行相关审批程序）并接受如下约束措施，直至新的承诺履行完毕或相应补救措施实施完毕：

1、在股东大会及中国证监会制定的披露媒体上公开说明未履行的具体原因并向股东和社会公众投资者道歉；

2、尽快研究将投资者利益损失降低到最小的处理方案，并提交股东大会审议，尽可能地保护公司投资者利益。

（二）控股股东、实际控制人关于未履行承诺的约束措施的承诺

发行人控股股东邱红阳作出如下承诺：

本人保证将严格履行公司在首次公开发行股票招股说明书中披露的承诺事项，积极接受社会监督，并承诺严格遵守下列约束措施：

1、如果本人未能履行相关承诺事项，本人将在股东大会及中国证监会指定的披露媒体上公开说明未履行的具体原因，提出有效的补充承诺或替代承诺等处

理方案，并向公司其他股东和社会公众投资者道歉；

2、如果因本人未履行相关承诺事项致使公司或投资者遭受损失的，本人将向公司或投资者依法承担赔偿责任；

3、如果本人因未履行上述承诺事项而获得收益的，所得的收益归公司所有，本人将在收到公司董事会缴收益通知之日起 10 日内将前述收益支付给公司董事会指定账户；

4、自未履行承诺事实发生之日起至新的承诺履行完毕或相应补救措施实施完毕之日止，停止在公司领取本人现金分红、薪酬、津贴，同时本人持有的发行人股份不得转让。

如本人因不可抗力原因导致未能履行公开承诺事项的，需提出新的承诺并接受如下约束措施，直至新的承诺履行完毕或相应补救措施实施完毕：

1、在公司股东大会及中国证监会制定的披露媒体上公开说明未履行的具体原因并向股东和社会公众投资者道歉；

2、尽快研究将投资者利益损失降低到最小的处理方案，尽可能地保护公司投资者利益。

（三）发行人全体董事、监事、高级管理人员关于未履行承诺的约束措施的承诺

公司董事、监事、高级管理人员承诺：

本人保证将严格履行公司在首次公开发行股票招股说明书中披露的承诺事项，积极接受社会监督，并承诺严格遵守下列约束措施：

1、如果本人未能履行相关承诺事项，本人将在股东大会及中国证监会指定的披露媒体上公开说明未履行的具体原因，提出有效的补充承诺或替代承诺等处理方案，并向公司其他股东和社会公众投资者道歉；

2、如果因本人未履行相关承诺事项致使公司或投资者遭受损失的，本人将向公司或投资者依法承担赔偿责任；

3、如果本人因未履行上述承诺事项而获得收益的，所得的收益归公司所有，本人将在收到公司董事会缴收益通知之日起 10 日内将前述收益支付给公司董

事会指定账户；

4、自未履行承诺事实发生之日起至新的承诺履行完毕或相应补救措施实施完毕之日止，停止在公司领取本人现金分红、薪酬、津贴，同时本人持有的发行人股份不得转让；

5、本人不得主动要求离职，也不因在公司的职务变更或离职等原因而放弃履行上述承诺。

如本人因不可抗力原因导致未能履行公开承诺事项的，需提出新的承诺并接受如下约束措施，直至新的承诺履行完毕或相应补救措施实施完毕：

1、在公司股东大会及中国证监会制定的披露媒体上公开说明未履行的具体原因并向股东和社会公众投资者道歉；

2、尽快研究将投资者利益损失降低到最小的处理方案，尽可能地保护公司投资者利益。

（四）持股 5%以上股东关于未履行承诺的约束措施的承诺

重庆渝物兴物流产业股权投资基金合伙企业（有限合伙）作出如下承诺：

本企业保证将严格履行在首次公开发行股票招股说明书中披露的承诺事项，积极接受社会监督，并承诺严格遵守下列约束措施：

1、如果本企业未能履行相关承诺事项，本企业将在股东大会及中国证监会指定的披露媒体上公开说明未履行的具体原因，提出有效的补充承诺或替代承诺等处理方案，并向公司其他股东和社会公众投资者道歉；

2、如果因本企业未履行相关承诺事项致使公司或投资者遭受损失的，本企业将向公司或投资者依法承担赔偿责任；

3、如果本企业因未履行上述承诺事项而获得收益的，所得的收益归公司所有，本企业将在收到公司董事会上缴收益通知之日起 10 日内将前述收益支付给公司董事会指定账户；

4、自未履行承诺事实发生之日起至新的承诺履行完毕或相应补救措施实施完毕之日止，停止领取公司分配利润中归属于本企业所有的部分。

如本企业因不可抗力原因导致未能履行公开承诺事项的，需提出新的承诺并接受如下约束措施，直至新的承诺履行完毕或相应补救措施实施完毕：

1、在公司股东大会及中国证监会制定的披露媒体上公开说明未履行的具体原因并向股东和社会公众投资者道歉；

2、尽快研究将投资者利益损失降低到最小的处理方案，尽可能地保护公司投资者利益。

（五）股东信息披露核查专项承诺

发行人就股东信息披露核查作出如下承诺：

1、本公司已在招股说明书中真实、准确、完整的披露了股东信息。

2、本公司历史沿革中不存在股权代持、委托持股等情形，不存在股权争议或潜在纠纷等情形。

3、本公司不存在法律法规规定禁止持股的主体直接或间接持有发行人股份的情形。

4、本次发行的中介机构或其负责人、高级管理人员、经办人员不存在直接或间接持有发行人股份情形。

5、本公司不存在以发行人股权进行不当利益输送情形。

6、若本公司违反上述承诺，将承担由此产生的一切法律后果。

六、公司股利分配政策及滚存利润的分配安排

（一）本次发行前公司滚存利润的分配

根据公司于2020年12月1日召开的2020年第五次临时股东大会做出的决议，本次发行并上市前的滚存未分配利润由本次发行后的全体新老股东按发行后的持股比例共同享有。

（二）发行后公司股利分配政策概述

公司本次发行后的股利分配政策为：

1、利润分配的原则

（1）公司的利润分配尤其是现金分红应重视对社会公众股东的合理投资回

报，以维护股东权益和保证公司可持续发展为宗旨，保持利润分配的连续性和稳定性，并符合相关法律、法规的规定；

（2）公司实行同股同利的股利政策，股东依照其所持有的股份份额获得股利和其他形式的利益分配；

（3）利润分配不得超过累计可分配利润的范围，不得损害公司持续经营能力。

2、利润分配的形式

公司可以采取现金、股票、现金股票相结合或法律许可的其他方式进行利润分配。

3、现金分红规则

（1）现金分红条件

公司该年度的可分配利润（即公司弥补亏损、提取公积金后所余的税后利润）为正值，并且现金流充裕，实施现金分红后不影响公司的持续经营；公司无重大投资计划或重大现金支出等事项发生（募集资金项目除外）。重大投资计划或重大现金支出是指：需股东大会审议通过的事项，不包括募集资金投资项目的投资。

（2）现金分红比例

在满足现金分红的条件下，公司每个年度以现金方式分配的利润不少于当年实现的可分配利润的 10%。具体每个年度的分红比例由董事会根据公司年度盈利状况和未来资金使用计划提出预案。

公司董事会应当综合考虑所处行业特点、发展阶段、自身经营模式、盈利水平以及是否有重大资金支出安排等因素，区分下列情形，并按照《公司章程（草案）》规定的程序，提出差异化的现金分红政策：

①公司发展阶段属成熟期且无重大资金支出安排的，进行利润分配时，现金分红在本次利润分配中所占比例最低应达到 80%；

②公司发展阶段属成熟期且有重大资金支出安排的，进行利润分配时，现金分红在本次利润分配中所占比例最低应达到 40%；

③公司发展阶段属成长期且有重大资金支出安排的，进行利润分配时，现金分红在本次利润分配中所占比例最低应达到 20%。

公司发展阶段不易区分但有重大资金支出安排的，可以按照前项规定处理。

上述“重大资金支出安排”是指公司未来十二个月内拟对外投资、收购资产或者购买设备、建筑物的累计支出达到或者超过公司最近一期经审计净资产的 20%，且绝对值达到 5,000.00 万元。

（3）现金分红间隔

在满足现金分红条件、保证公司正常经营和长远发展的前提下，公司原则上每年年度股东大会召开后进行一次现金分红，公司董事会可以根据公司的盈利状况及资金需求状况提议公司进行中期现金分红。

（4）特殊情况下现金分红处理

存在股东违规占用公司资金情况的，公司应当扣减该股东分配的现金红利，以偿还其占用的资金。

4、股票股利规则

采用股票股利进行利润分配的，应当具有公司成长性、每股净资产的摊薄等真实合理因素。在公司股票价格与公司股本规模不匹配时，或者董事会认为发放股票股利有利于公司全体股东整体利益的其他情况时，可以在满足上述现金分红的条件下，提出股票股利分配预案，并提交股东大会审议。

5、利润分配方案的决策程序

（1）公司董事会负责拟定和修改利润分配预案尤其是现金分红预案，利润分配预案尤其是现金分红预案由独立董事、监事会发表意见，经全体董事过半数以上表决通过（其中 2/3 以上独立董事表决通过）方可提交股东大会审议；

（2）公司监事会应对董事会制定和修改的利润分配预案尤其是现金分红预案及决策程序进行审议和监督，并经过半数以上监事表决通过，在公告董事会决议时应同时披露独立董事、监事会的审核意见；

（3）利润分配政策的制定，须经出席股东大会会议的股东或股东代表所持表决权的 2/3 以上通过。公司董事会、监事会和股东大会对利润分配政策尤其是

现金分红政策的决策过程中应当通过多种渠道主动与独立董事、中小股东进行沟通和交流，充分听取中小股东的意见和诉求，及时答复中小股东所关心的问题。对报告期盈利但公司董事会未提出现金分红方案的，董事会应当做出详细说明，独立董事应当对此发表独立意见。提交股东大会审议时，公司应当提供网络投票等方式以方便股东参与股东大会表决。此外，公司应当在定期报告中披露未分红的具体原因以及未用于分红的资金留存公司的用途。

6、利润分配政策的变更

公司应保持股利分配政策尤其是现金分红政策的连续性、稳定性，同时根据生产经营情况、投资规划和长期发展的需要，或者外部经营环境发生的变化，来确定是否需要调整利润分配政策；确需调整利润分配政策尤其是现金分红政策的，应以股东权益保护为出发点，调整后的利润分配政策不得违反相关国家法律法规、规范性文件和本章程的有关规定；有关调整利润分配政策尤其是现金分红政策的议案，由独立董事、监事会发表意见，经公司董事会审议后提交公司股东大会批准，并经出席股东大会的股东所持表决权的 2/3 以上通过。

7、现金分红政策的披露要求

公司应当在年度报告中详细披露现金分红政策的制定及执行情况,并对下列事项进行专项说明:

- (1) 是否符合本章程的规定或者股东大会决议的要求；
- (2) 分红标准和比例是否明确和清晰；
- (3) 相关的决策程序和机制是否完备；
- (4) 独立董事是否履职尽责并发挥了应有的作用；
- (5) 中小股东是否有充分表达意见和诉求的机会,中小股东的合法权益是否得到了充分保护等；
- (6) 对现金分红政策进行调整或变更的,还应对调整或变更的条件及程序是否合规和透明等进行详细说明。

(三) 上市后三年股东分红回报规划

为了明确本次发行后对新老股东权益分红的回报,进一步细化《公司章程(草

案)》中关于股利分配原则的条款，增加股利分配决策透明度和可操作性，便于股东对公司经营和分配进行监督，公司董事会制定了《三羊马（重庆）物流股份有限公司上市后三年股东分红回报规划》（以下简称“《分红回报规划》”、“本规划”）并经公司股东大会审议通过。《分红回报规划》主要内容如下：

1、制定本规划考虑的因素

公司未来具体股利分配计划的制定着眼于公司现阶段经营和未来可持续发展，以保证利润分配政策的连续性和稳定性为目的，综合分析并充分考虑以下重要因素：

（1）公司经营发展的实际情况

公司自身经营业绩良好，自设立以来持续盈利。公司将根据当年实际经营情况制定相对持续和稳定的股利分配政策。

（2）公司所处的发展阶段

公司目前正处在快速发展阶段。公司将充分考虑目前所处发展阶段的影响因素，使股利分配政策能够满足公司的正常经营和可持续发展。

（3）股东要求和意愿

公司的股利分配政策还将充分考虑各股东的要求和意愿，既重视对投资者的合理投资回报，也兼顾投资者对公司持续快速发展的期望。

（4）现金流量状况

稳定的现金流状况将对公司未来继续实施积极的现金分红政策提供有力的保证。公司将根据当年的实际现金流情况，在保证最低现金分红比例的基础上，确定具体的分红方案。

（5）社会资金成本和外部融资环境

公司现有融资渠道除银行贷款外，还可以通过证券市场发行新股、可转换公司债券以及公司债券等方式进行融资。公司在确定股利分配政策时，将全面考虑来自各种融资渠道的资金规模和成本高低，使股利分配政策与公司合理的资本结构、资本成本相适应。

2、本规划制定的原则

公司未来具体股利分配计划应根据公司的总体发展战略、未来经营发展规划及可预见的重大资本性支出情况，结合融资环境及成本的分析，在综合考虑公司现金流状况、目前及未来盈利情况、日常经营所需资金及公司所处的发展阶段带来的投资需求等因素后制订，应兼具股利政策的稳定性和实施的可行性。

同时，公司未来具体股利分配计划应充分考虑和听取股东特别是中小股东的要求和意愿，在保证公司正常经营和业务发展的前提下，以现金分红为主要形式向投资者提供回报。

3、股东回报规划制定周期

公司遵循相对稳定的股利分配政策，在此原则下，公司董事会应根据股东大会制定或修改的利润分配政策以及公司未来盈利和现金流预测情况，每三年制定或修订一次利润分配规划和计划，并对公司即时生效的股利分配政策作出适当且必要的修改，确定该时段的股东回报计划。同时，公司董事会在经营环境或公司经营情况发生重大变化等情况下，可根据实际经营情况对具体股利分配计划提出必要的调整方案。未来具体股利分配计划的制订或调整仍需注重股东特别是中小股东的意见，由董事会提出，独立董事对此发表独立意见，公司监事会对此进行审核并提出书面审核意见，并交股东大会进行表决。

4、未来三年股东分红回报具体计划

（1）利润分配原则

①公司的利润分配尤其是现金分红应重视对社会公众股东的合理投资回报，以维护股东权益和保证公司可持续发展为宗旨，保持利润分配的连续性和稳定性，并符合相关法律、法规的规定；

②公司实行同股同利的股利政策，股东依照其所持有的股份份额获得股利和其他形式的利益分配；

③利润分配不得超过累计可分配利润的范围，不得损害公司持续经营能力。

（2）利润分配的形式

公司可以采取现金、股票、现金股票相结合或法律许可的其他方式进行利润

分配。

（3）利润分配的决策程序

①公司董事会负责拟定和修改利润分配预案尤其是现金分红预案，利润分配预案尤其是现金分红预案由独立董事、监事会发表意见，经全体董事过半数以上表决通过（其中 2/3 以上独立董事表决通过）方可提交股东大会审议；

②公司监事会应对董事会制定和修改的利润分配预案尤其是现金分红预案及决策程序进行审议和监督，并经过半数以上监事表决通过，在公告董事会决议时应同时披露独立董事、监事会的审核意见；

③利润分配政策的制定，须经出席股东大会会议的股东或股东代表所持表决权的 2/3 以上通过。公司董事会、监事会和股东大会对利润分配政策尤其是现金分红政策的决策过程中应当通过多种渠道主动与独立董事、中小股东进行沟通和交流，充分听取中小股东的意见和诉求，及时答复中小股东所关心的问题。对报告期盈利但公司董事会未提出现金分红方案的，董事会应当做出详细说明，独立董事应当对此发表独立意见。提交股东大会审议时，公司应当提供网络投票等方式以方便股东参与股东大会表决。此外，公司应当在定期报告中披露未分红的具体原因以及未用于分红的资金留存公司的用途。

（4）现金分红的具体条件和比例

①现金分红的条件

公司该年度实现的可分配利润（即公司弥补亏损、提取公积金后所余的税后利润）为正值，并且现金流充裕，实施现金分红后不影响公司的持续经营；公司无重大投资计划或重大现金支出等事项发生（募集资金项目除外）。重大投资计划或重大现金支出是指：需股东大会审议通过的事项，不包括募集资金投资项目的投资。

②现金分红的比例

公司董事会应当综合考虑所处行业特点、发展阶段、自身经营模式、盈利水平以及是否有重大资金支出安排等因素，区分不同情形，提出差异化的现金分红政策：

A、公司发展阶段属成熟期且无重大资金支出安排的，进行利润分配时，现金分红在本次利润分配中所占比例最低应达到 80%；

B、公司发展阶段属成熟期且有重大资金支出安排的，进行利润分配时，现金分红在本次利润分配中所占比例最低应达到 40%；

C、公司发展阶段属成长期且有重大资金支出安排的，进行利润分配时，现金分红在本次利润分配中所占比例最低应达到 20%；

D、公司发展阶段不易区分但有重大资金支出安排的，可以按照前项规定处理。

上述“重大资金支出安排”是指公司未来十二个月内拟对外投资、收购资产或者购买设备、建筑物的累计支出达到或者超过公司最近一期经审计净资产的 20%，且绝对值达到 5,000.00 万元。

公司应优先采取现金分红的方式分配利润，公司采取现金分红的，每年度以现金方式累计分配的利润不少于当年度实现的可分配利润的 10%。具体每个年度的分红比例由董事会根据公司年度盈利状况和未来资金使用计划提出预案。

（5）股票股利的具体条件

采用股票股利进行利润分配的，应当具有公司成长性、每股净资产的摊薄等真实合理因素。在公司股票价格与公司股本规模不匹配时，或者董事会认为发放股票股利有利于公司全体股东整体利益的其他情况时，可以在满足上述现金分红的条件下，提出股票股利分配预案，并提交股东大会审议。

（6）利润分配的期间间隔

在满足现金分红条件、保证公司正常经营和长远发展的前提下，公司原则上每年年度股东大会召开后进行一次现金分红，公司董事会可以根据公司的盈利状况及资金需求状况提议公司进行中期现金分红。

（7）利润分配政策的变更

公司应保持股利分配政策尤其是现金分红政策的连续性、稳定性，同时根据生产经营情况、投资规划和长期发展的需要，或者外部经营环境发生的变化，来确定是否需要调整利润分配政策；确需调整利润分配政策尤其是现金分红政策

的，应以股东权益保护为出发点，调整后的利润分配政策不得违反相关国家法律法规、规范性文件和公司章程的有关规定；有关调整利润分配政策尤其是现金分红政策的议案，由独立董事、监事会发表意见，经公司董事会审议后提交公司股东大会批准，并经出席股东大会的股东所持表决权的 2/3 以上通过。

5、利润分配政策的决策机制与调整机制

董事会应就制定或修改利润分配政策做出预案，该预案应经全体董事过半数表决通过，独立董事应对利润分配政策的制订或修改发表独立意见。对于修改利润分配政策的，董事会还应在相关提案中详细论证和说明原因。独立董事可以征集中小股东的意见，提出有关制定或修改利润分配政策的提案，并直接提交董事会审议。

公司监事会应当对董事会制订和修改的利润分配政策进行审议，并且经半数以上监事表决通过。

股东大会审议制定或修改利润分配政策前，应当通过多种渠道主动与股东特别是中小股东进行沟通和交流，充分听取中小股东的意见和诉求，及时答复中小股东关心的问题。在股东大会审议制定或修改利润分配政策时，须经出席股东大会会议的股东（包括股东代理人）所持表决权的 2/3 以上表决通过，并且相关股东大会会议应采取现场投票和网络投票相结合的方式，为公众投资者参与利润分配政策的制定或修改提供便利。

6、其他

本规划未尽事宜，依照相关法律法规、规范性文件及《公司章程》规定执行。本规划由公司董事会负责解释，本规划自公司股东大会审议通过之日起实施。

七、本次发行方案对公司控制权、治理结构及生产经营的影响

本次发行后，公司的控股股东、实际控制人均不发生变化，公司的股权结构不会发生重大变化；公司的董事会、监事会、高级管理人员结构不会发生重大变化；公司的经营规划和计划以及公司的经营模式、产品或服务的品种结构等不会发生重大变化，公司的经营持续、稳定。

八、风险因素

本公司特别提醒投资者注意以下风险因素，并请投资者认真阅读本招股说明书“第四节 风险因素”的全部内容，充分了解公司所披露的风险因素，审慎作出投资决定。

（一）下游汽车行业市场风险

公司立足于为整车、快速消费品等领域的客户提供运输、配送、仓储、装卸等综合物流服务。公司所处行业下游客户主要为汽车制造企业及啤酒、饮料等存在物流需求的快速消费品生产企业。报告期内，公司整车综合物流服务业务收入占主营业务收入比例为 85.47%、86.69%、85.12% 和 85.67%。公司的整车业务与汽车产销量直接相关，其市场规模及变化情况直接影响着汽车物流行业的发展变化。

2018 年、2019 年、2020 年和 2021 年 1-6 月，我国汽车销量分别为 2,808.06 万辆、2,576.90 万辆、2,531.10 万辆和 1,289.10 万辆，增长幅度分别为-2.76%、-8.23%、-1.78% 和 25.68%，2018 年我国汽车销量首次出现负增长，2018 年至 2020 年期间销量持续下降。虽然下游汽车产业产销量在保持了连续多年高速增长后有所波动，但我国汽车行业已成长为全球最大市场，汽车产销量和保有量预计将保持高位震荡，中国汽车产业仍将延续恢复向好、持续调整、总体稳定的发展态势。

尽管公司的主要客户为国内知名整车厂商，但汽车行业受宏观经济和国家产业政策的影响较大，若未来全球经济和国内宏观经济形势恶化，或者国家产业政策发生不利变化，则可能导致我国汽车行业产销量持续下滑的风险，从而对公司生产经营和盈利能力造成不利影响。

（二）客户相对集中的风险

客户资源是汽车物流企业最重要的行业壁垒，亦是企业的核心竞争优势所在。报告期内，公司与前几大客户保持了长期稳定的合作关系，主要客户集中于少数规模大、信用良好的优质客户，如中铁特货物流股份有限公司、重庆长安民生物流股份有限公司、重庆小康工业集团股份有限公司、百威（中国）销售有限公司。

报告期内各期，公司对前五名客户的销售收入占同期全部营业收入的比例分

别为 80.08%、72.70%、71.32% 和 70.59%，所占比例较高。虽然公司的主要客户群为具有较强经营实力的大型知名企业，业务稳定性和持续性较好，但若未来公司主要客户群的经营状况因各种原因发生不利变化，则可能会对公司经营产生不利影响。

（三）应收账款回收的风险

2018 年 12 月 31 日、2019 年 12 月 31 日、2020 年 12 月 31 日和 2021 年 6 月 30 日，公司应收账款账面余额分别为 33,690.59 万元、34,845.75 万元、37,254.06 万元和 34,986.95 万元，占同期营业收入比例分别为 40.63%、37.88%、42.95% 和 74.24%。虽然公司已严格按照会计政策充分计提坏账准备，且公司主要客户均为资信状况良好的大中型企业。但若未来下游市场发生重大不利变化，客户因财务状况恶化而发生延迟付款或无法支付的情形，公司将面临着应收账款管理及回收风险。

（四）采购运输及物流辅助成本上升的风险

公司物流运输主要是通过不同运输方式组合的多式联运，因此公司物流业务运营过程中，需要对外采购铁路运力、外协运力（公路运输部分）、两端作业服务等。外购成本是公司主要成本，价格一般随行就市，存在波动，物流供应商成本波动可能对发行人经营成本产生较大压力的影响。

（五）对中铁特货的依赖风险

报告期内，中铁特货及其关联方同时作为公司最大的供应商和客户。

中铁特货作为国铁集团下属专业铁路运输公司，在商品车铁路运输上具有垄断经营地位，公司开展汽车整车综合物流服务所需铁路运力均向中铁特货采购。虽然公司与中铁特货合作时间较长，对其货运规则、流程均较为熟悉，且近年来铁路基础设施的完善使得铁路货运能力得到较大改善。但若未来中铁特货运力供应不足，导致公司货物运输需更换运输方式，将相应增加公司采购成本和管理成本，公司在铁路运力采购上对中铁特货存在重大依赖风险。

同时，报告期内公司来自中铁特货及其关联方的收入占比分别为 33.51%、30.17%、27.00% 和 23.24%。尽管在公司不断开发新客户和收入规模增加的背景下，来自中铁特货的收入占比呈下降趋势，但由于中铁特货垄断经营商品车铁路

发运，为汽车整车综合物流市场中最大的两端作业来源，在较长一段时间内，公司收入仍不可避免地存在对中铁特货依赖的风险。如果公司无法保证在中铁特货供应商体系中保持优势，无法继续维持与中铁特货的合作关系，则可能对公司生产经营构成重大不利影响。

九、财务报告审计截止日后主要财务信息及经营状况

发行人财务报告的基准日为 2021 年 6 月 30 日，财务报告审计截止日后，发行人所处行业产业政策未发生重大调整，税收政策未出现重大变化；发行人所处行业发展趋势良好，业务模式及竞争趋势未发生重大不利变化；发行人所需公路运力和物流辅助作业的采购规模及采购价格不存在异常变动，主要服务销售价格不存在异常变动；发行人主要客户及供应商未出现重大不利变化，重大合同条款及实际执行情况等方面未发生重大不利变化；发行人未新增对未来经营可能产生较大影响的诉讼或仲裁事项，未发生重大安全事故；发行人亦未发生其他可能影响投资者判断的重大事项。发行人财务报告审计截止日后经营状况未出现重大不利变化。

发行人 2021 年 1-9 月的业绩预计及与上年同期对比的主要项目如下：

单位：万元

| 项 目 | 2021 年 1-9 月 | 2020 年 1-9 月 | 变动幅度 |
|--------------|---------------|--------------|---------------|
| 营业收入 | 67,200-71,000 | 57,105.24 | 17.68%-24.33% |
| 净利润 | 4,600-4,800 | 4,172.33 | 10.25%-15.04% |
| 扣除非经常性损益后净利润 | 4,300-4,500 | 3,482.63 | 23.47%-29.21% |

注：2020 年 1-9 月财务数据未经审计、审阅。

发行人预计，2021 年 1-9 月的营业收入、净利润、扣除非经常性损益后的净利润同比具有一定幅度的增长，主要系随着汽车产销的回暖带动汽车物流需求增加。

上述 2021 年 1-9 月业绩预计是发行人初步估算的结果，未经会计师审计或审阅，且不构成发行人的盈利预测或业绩承诺。

目 录

| | |
|-------------------------------------|----|
| 本次发行概况 | 1 |
| 声明及承诺 | 3 |
| 重大事项提示 | 4 |
| 一、股东关于发行前所持股份流通限制、自愿锁定股份的承诺 | 4 |
| 二、上市后稳定股价的预案与承诺 | 6 |
| 三、关于填补即期回报的措施和承诺 | 11 |
| 四、关于招股说明书不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏承诺 | 13 |
| 五、本次发行相关重要承诺的约束机制 | 16 |
| 六、公司股利分配政策及滚存利润的分配安排 | 19 |
| 七、本次发行方案对公司控制权、治理结构及生产经营的影响 | 27 |
| 八、风险因素 | 28 |
| 九、财务报告审计截止日后主要财务信息及经营状况 | 30 |
| 目 录 | 31 |
| 第一节 释义 | 36 |
| 第二节 概览 | 40 |
| 一、发行人简介 | 40 |
| 二、发行人业务概况 | 40 |
| 三、发行人竞争优势 | 41 |
| 四、控股股东及实际控制人简介 | 42 |
| 五、发行人主要财务数据及财务指标 | 43 |
| 六、本次发行情况 | 44 |
| 七、本次募集资金用途 | 44 |
| 第三节 本次发行概况 | 46 |
| 一、本次发行的基本情况 | 46 |
| 二、本次发行的当事人及相关机构 | 47 |
| 三、发行人与本次发行有关中介机构及相关人员的权益关系情况 | 48 |
| 四、预计发行上市时间表 | 48 |

| | |
|---|-----------|
| 第四节 风险因素 | 49 |
| 一、市场风险 | 49 |
| 二、经营风险 | 50 |
| 三、财务风险 | 53 |
| 四、管理风险 | 53 |
| 五、其他风险 | 54 |
| 第五节 发行人基本情况 | 56 |
| 一、发行人基本情况 | 56 |
| 二、发行人的改制重组及设立情况 | 56 |
| 三、发行人的股本变化及重大资产重组情况 | 59 |
| 四、历次验资情况及投入资产的计量属性 | 73 |
| 五、发行人的股权结构及组织结构图 | 74 |
| 六、发行人下属公司情况 | 76 |
| 七、发起人、持股 5%以上主要股东及实际控制人的基本情况 | 80 |
| 八、发行人股本情况 | 83 |
| 九、发行人内部职工股、工会持股、职工持股会持股、信托持股、委托持股或 股东数量超过 200 人的情况 | 86 |
| 十、发行人员工及其社会保障情况 | 86 |
| 十一、控股股东、实际控制人、主要股东、董事、监事、高级管理人员及相关 中介机构等相关责任主体的重要承诺及履行情况 | 91 |
| 第六节 业务和技术 | 94 |
| 一、发行人主营业务及主要服务基本情况 | 94 |
| 二、发行人所处行业的基本情况 | 99 |
| 三、发行人在行业中的竞争地位 | 131 |
| 四、发行人主营业务情况 | 145 |
| 五、发行人主要客户和主要供应商 | 159 |
| 六、主要固定资产及无形资产情况 | 196 |
| 七、发行人业务经营许可及特许经营权 | 213 |
| 八、发行人的技术水平及其研发情况 | 214 |
| 九、发行人境外生产经营情况 | 217 |

| | |
|---|------------|
| 十、发行人环保、安全生产和质量控制情况 | 217 |
| 第七节 同业竞争与关联交易 | 220 |
| 一、发行人独立运营情况 | 220 |
| 二、发行人同业竞争情况 | 221 |
| 三、关联方及关联关系 | 223 |
| 四、报告期内的关联交易 | 224 |
| 五、规范关联交易的措施及制度安排 | 233 |
| 六、发行人已采取的减少关联交易的措施 | 238 |
| 第八节 董事、监事、高级管理人员与核心技术人员 | 240 |
| 一、董事、监事、高级管理人员与核心技术人员简历 | 240 |
| 二、董事、监事、高级管理人员、核心技术人员及其近亲属持有股份及变动情况 | 245 |
| 三、董事、监事、高级管理人员及核心技术人员其他对外投资情况 | 246 |
| 四、董事、监事、高级管理人员及核心技术人员薪酬安排 | 247 |
| 五、董事、监事、高级管理人员及核心技术人员兼职情况 | 248 |
| 六、董事、监事、高级管理人员及核心技术人员之间存在的亲属关系 | 249 |
| 七、董事、监事、高级管理人员及核心技术人员与公司的协议、承诺及其履行情况 | 249 |
| 八、董事、监事、高级管理人员任职资格 | 250 |
| 九、董事、监事、高级管理人员近三年的变动情况 | 250 |
| 第九节 公司治理 | 253 |
| 一、股东大会、董事会、监事会、独立董事和董事会秘书制度的建立健全及运作情况 | 253 |
| 二、发行人最近三年违法违规情况 | 258 |
| 三、发行人在股转系统挂牌期间的合法合规情况 | 258 |
| 四、发行人与控股股东资金占用和担保情况 | 258 |
| 五、内部控制完整性、合理性和有效性的自我评估意见 | 258 |
| 六、注册会计师对内部控制的鉴证意见 | 258 |
| 第十节 财务会计信息 | 260 |
| 一、财务报表 | 260 |

| | |
|-----------------------------|------------|
| 二、会计师事务所的审计意见类型 | 270 |
| 三、关键审计事项 | 270 |
| 四、财务报表的编制基础及合并财务报表范围 | 272 |
| 五、主要会计政策和会计估计 | 273 |
| 六、分部信息 | 305 |
| 七、经注册会计师核验的非经常性损益明细表 | 306 |
| 八、收购兼并其他企业情况 | 307 |
| 九、公司适用的税率及享受的税收优惠政策情况 | 307 |
| 十、最近一期末主要资产情况 | 309 |
| 十一、最近一期末主要负债情况 | 311 |
| 十二、所有者权益 | 313 |
| 十三、现金流量情况 | 314 |
| 十四、或有事项、期后事项及其他重要事项 | 314 |
| 十五、主要财务指标 | 314 |
| 十六、历次资产评估情况 | 317 |
| 十七、历次验资 | 317 |
| 第十一节 管理层讨论与分析 | 318 |
| 一、财务状况分析 | 318 |
| 二、盈利能力分析 | 354 |
| 三、现金流量分析 | 401 |
| 四、资本性支出分析 | 407 |
| 五、财务状况和盈利能力的未来趋势分析 | 408 |
| 六、摊薄即期回报的有关事项 | 408 |
| 第十二节 业务发展目标 | 412 |
| 一、公司发展战略 | 412 |
| 二、当前和未来两年的发展计划 | 412 |
| 三、拟定上述计划所依据的假设条件 | 414 |
| 四、实施上述计划将面临的主要困难 | 414 |
| 五、上述业务发展计划与现有业务的关系 | 415 |
| 六、未来发展的主要瓶颈与应对计划 | 415 |

| | |
|-----------------------------------|------------|
| 第十三节 募集资金运用 | 419 |
| 一、本次募集资金运用概况 | 419 |
| 二、董事会对募集资金投资项目可行性的分析意见 | 420 |
| 三、募集资金投资项目与公司现有主要业务、核心技术的关系 | 421 |
| 四、募集资金投资项目的具体情况 | 422 |
| 五、募集资金运用对公司财务状况及经营成果的影响 | 436 |
| 第十四节 股利分配政策 | 437 |
| 一、发行人最近三年的股利分配政策 | 437 |
| 二、公司发行上市后股利分配政策 | 437 |
| 三、最近三年的股利分配情况 | 437 |
| 四、发行前滚存利润的安排 | 438 |
| 五、保荐机构核查意见 | 438 |
| 第十五节 其他重要事项 | 439 |
| 一、信息披露制度及为投资者服务的安排 | 439 |
| 二、重要合同事项 | 439 |
| 三、对外担保情况 | 442 |
| 四、重大涉诉和仲裁事项 | 442 |
| 第十六节 有关声明 | 446 |
| 一、发行人全体董事、监事、高级管理人员声明 | 447 |
| 二、保荐人（主承销商）声明（一） | 448 |
| 三、保荐人（主承销商）声明（二） | 449 |
| 四、发行人律师声明 | 450 |
| 五、审计机构声明 | 451 |
| 六、资产评估机构声明 | 452 |
| 七、验资机构声明 | 453 |
| 第十七节 备查文件 | 456 |
| 一、备查文件 | 456 |
| 二、查阅时间、地点 | 456 |

第一节 释义

在本招股说明书中，除非文义另有所指，下列词语或简称具有如下含义：

| 第一部分：常用词语 | | |
|---------------------------|---|---|
| 发行人、三羊马、三羊马物流、本公司、公司、股份公司 | 指 | 三羊马（重庆）物流股份有限公司 |
| 有限公司、中集有限 | 指 | 重庆中集汽车物流有限责任公司 |
| 新津红祥 | 指 | 成都新津红祥汽车运输有限公司 |
| 定州铁达 | 指 | 定州市铁达物流有限公司 |
| 主元联运 | 指 | 重庆主元多式联运有限公司 |
| 东瑾分公司 | 指 | 三羊马（重庆）物流股份有限公司东瑾分公司 |
| 阳刚建筑 | 指 | 重庆阳刚建筑工程有限公司 |
| 体娱星 | 指 | 重庆体娱星文化传媒有限公司 |
| 海南宜人 | 指 | 海南宜人房地产开发有限公司 |
| 豪斯福莱 | 指 | 重庆豪斯福莱商贸有限公司 |
| 领航兄弟 | 指 | 重庆领航兄弟商业管理有限公司 |
| 众力锐赢 | 指 | 宁波梅山保税港区众力锐赢股权投资合伙企业（有限合伙） |
| 物流基金 | 指 | 重庆现代物流产业股权投资基金管理有限公司 |
| 博顿美锦酒店 | 指 | 重庆博顿美锦酒店有限公司 |
| 博顿九建房地产 | 指 | 重庆博顿九建房地产咨询有限公司 |
| 青蓝地和 | 指 | 广西青蓝地和投资管理中心（有限合伙） |
| 道康珩木 | 指 | 宁波梅山保税港区道康珩木投资合伙企业（有限合伙） |
| 渝物兴 | 指 | 重庆渝物兴物流产业股权投资基金合伙企业（有限合伙） |
| 西部诚通 | 指 | 重庆西部诚通物流有限公司 |
| 中铁特货 | 指 | 中铁特货物流股份有限公司，曾用名中铁特货运输有限责任公司 |
| 特货汽车公司、中铁特货汽车物流 | 指 | 中铁特货汽车物流有限责任公司，系中铁特货的全资子公司，曾用名为中铁特种货物国际物流有限责任公司 |
| 长久物流 | 指 | 北京长久物流股份有限公司，上海证券交易所主板上市公司，股票代码为 603569 |
| 长安民生物流、长安民生 | 指 | 重庆长安民生物流股份有限公司，香港证券交易所上市公司，股票代码为 01292 |
| 安达物流 | 指 | 天津安达物流股份有限公司，全国中小企业股份转让系统挂牌公司，股票代码为 831159 |
| 北汽银翔 | 指 | 北汽银翔汽车有限公司 |
| 重庆幻速 | 指 | 重庆幻速物流有限公司 |

| | | |
|--------------------|---|--|
| 西上海股份、西上海 | 指 | 西上海汽车服务股份有限公司 |
| 海晨物流、海晨股份 | 指 | 江苏海晨物流股份有限公司，深圳证券交易所创业板上市公司，股票代码为 300873 |
| 中国重汽 | 指 | 中国重汽集团济南卡车股份有限公司，上海证券交易所主板上市公司，股票代码为 000951 |
| 安吉物流 | 指 | 安吉汽车物流有限公司 |
| 南京中集 | 指 | 南京中特集装箱运输服务有限公司 |
| 证监会、中国证监会 | 指 | 中国证券监督管理委员会 |
| 全国股转系统 | 指 | 全国中小企业股份转让系统 |
| 国家铁路局 | 指 | 中华人民共和国国家铁路局 |
| 铁总公司、国铁集团 | 指 | 中国国家铁路集团有限公司，曾用名中国铁路总公司 |
| 铁路局集团公司、铁路局、铁路局集团 | 指 | 国铁集团所属广州局集团公司、成都局集团公司、上海局集团公司、郑州局集团公司、北京局集团公司、济南局集团公司、呼和浩特局集团公司、南宁局集团公司、沈阳局集团公司、哈尔滨局集团公司、昆明局集团公司、乌鲁木齐局集团公司、太原局集团公司、武汉局集团公司、南昌局集团公司、西安局集团公司、兰州局集团公司、青藏集团公司等 18 家公司或其前身的统称或泛指其中一家或多家 |
| 交通部 | 指 | 中华人民共和国交通运输部 |
| 发改委 | 指 | 中华人民共和国国家发展和改革委员会 |
| 工信部 | 指 | 中华人民共和国工业和信息化部 |
| 国家统计局 | 指 | 中华人民共和国国家统计局 |
| 深交所 | 指 | 深圳证券交易所 |
| 《公司法》 | 指 | 《中华人民共和国公司法》 |
| 《证券法》 | 指 | 《中华人民共和国证券法》 |
| 《公司章程》 | 指 | 《三羊马（重庆）物流股份有限公司章程》 |
| 《公司章程（草案）》 | 指 | 《三羊马（重庆）物流股份有限公司章程》（草案） |
| 元、万元 | 指 | 人民币元、万元 |
| 社会公众股、A 股 | 指 | 发行人根据本招股说明书向社会公众公开发行的面值为 1 元的人民币普通股 |
| 本次发行 | 指 | 本次向社会公众公开发行不超过 2,001 万股 A 股的行为 |
| 最近三年一期、报告期 | 指 | 2018 年度、2019 年度、2020 年度和 2021 年 1-6 月 |
| 报告期各期末 | 指 | 2018 年 12 月 31 日、2019 年 12 月 31 日、2020 年 12 月 31 日和 2021 年 6 月 30 日 |
| 保荐人、保荐机构、主承销商、申港证券 | 指 | 申港证券股份有限公司 |
| 天健会计师、天健会计师事务所、申报会 | 指 | 天健会计师事务所（特殊普通合伙） |

| | | |
|-----------|---|--|
| 计师 | | |
| 发行人律师 | 指 | 重庆永和律师事务所 |
| 第二部分：专业词语 | | |
| “一带一路” | 指 | “丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路” |
| 多式联运 | 指 | 联运经营者受托运人、收货人或旅客的委托，为委托人实现两种或两种以上运输方式的全程运输以及提供相关运输物流辅助服务的活动 |
| 货运代理 | 指 | 接受货物收货人、发货人或其代理人的委托，以委托人或自己的名义办理有关运输等业务，收取代理费或佣金的行为 |
| 物流 | 指 | 物品从供应地向接收地的实体流动过程。根据实际需要，将运输、储存、装卸、搬运、包装、流通加工、配送、回收、信息处理等基本功能实施有机结合 |
| 汽车物流 | 指 | 汽车整车、原材料、零配件、售后服务备件，从供应地向接收地的实体流动过程。根据实际需要，将运输、储存、装卸、搬运、包装、流通加工、配送、信息处理等基本功能实施有机结合 |
| 第三方物流 | 指 | 接受客户委托为其提供专项或全面的物流系统设计以及系统运营的物流服务模式 |
| 物流基地 | 指 | 广义物流网络上的功能性基础地区，具备完成物流网络系统业务运作要求的规模性综合或专业特征物流功能。包括港口码头、机场、区域物流中心、铁路货站及交通（一级）枢纽 |
| 门到门服务 | 指 | 承运人在托运人指定的地点接货，运抵收货人指定的地点的一种运输服务方式 |
| 物流节点 | 指 | 物流网络连接物流线路的结节处，又称物流接点。物流节点包括运输枢纽、物流中心、配送中心、货运站、仓库、货场等 |
| 装卸 | 指 | 物品在指定地点以人力或机械装入运输设备或卸下 |
| 搬运 | 指 | 在同一场所内，对物品进行水平移动为主的物流作业 |
| 整车 | 指 | 装配完整的汽车 |
| 商品车、商品汽车 | 指 | 汽车生产制造商拟销售的车辆，可分为乘用车和商用车两类 |
| 乘用车 | 指 | 主要用于载运乘客及其随身行李的汽车，一般包括驾驶员座位在内最多不超过9个座位 |
| 商用车 | 指 | 所有的载货汽车和9座以上的客车 |
| 在用车 | 指 | 指已经出厂的车辆，不包括主机厂及其销售渠道中尚未销售的新车 |
| 车辆运输车 | 指 | 专门为运输汽车设计的货车、挂车及列车的专用车辆 |
| 质损 | 指 | 汽车整车、零部件、售后服务备件存在损坏、缺失及出现非原厂规定件等质量问题 |
| VLM | 指 | 公司自行开发的一套商品车公铁联运物流信息系统，该系统以虚拟可加载模块（Virtual Loadable Modules）为基础进行开发，可基于业务需求独立增加或更新相应模块 |
| OTD | 指 | Order To Delivery System，订单交付系统，一套从订单下单开始跟踪整个物流过程，直到货物完全交付到客户手中整个过程的管理信息系统 |
| 中铁特货 OTD | 指 | 中铁特货基于物流管理需求在通用订单交付系统上开发的自有订单交付管理系统 |

| | | |
|-----|---|---|
| TMS | 指 | Transportation Management System, 运输管理系统, 是一套基于运输作业流程, 利用现代计算机技术和物流管理方法设计出的符合现代运输业务操作实践的管理软件 |
| GPS | 指 | Global Positioning System, 全球定位系统, 通过 GPS 系统, 公司可实现对运输工具、运输货物实时位置的跟踪、查询 |
| WMS | 指 | Warehouse Management System, 仓储管理系统, 一套主要用于控制和跟踪仓库中物料的转移和存储的管理软件, 各公司可在通用仓储管理软件系统上结合自身情形开发专用的 WMS 系统。 |

注: 本招股说明书数值若出现总数与各分项数值之和尾数不符的情况, 均为四舍五入原因造成。

第二节 概览

本概览仅对招股说明书全文做扼要提示。投资者作出投资决策前，应认真阅读招股说明书全文。

一、发行人简介

| | |
|----------|--|
| 公司名称 | 三羊马（重庆）物流股份有限公司 |
| 英文名称 | San Yang Ma (Chongqing) Logistics Co.,Ltd. |
| 注册资本 | 6,003 万元 |
| 法定代表人 | 邱红阳 |
| 成立日期 | 2005 年 9 月 6 日 |
| 股份公司成立日期 | 2016 年 3 月 11 日 |
| 公司住所 | 重庆市沙坪坝区土主镇土主中路 199 号附 1-80 号 |
| 邮政编码 | 401333 |
| 设立方式 | 有限责任公司整体变更 |
| 经营范围 | 许可项目：进出口代理（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动，具体经营项目以相关部门批准文件或许可证件为准） 一般项目：普通货运（按许可证核准的事项及期限从事经营）、餐饮服务（取得相关行政许可后方可从事经营）；货物运输代理；从事陆路、海上、航空国际货物运输代理业务；汽车销售；汽车租赁（须取得相关资质或审批后方可从事经营）；洗车服务；代办车辆的年审、上户、过户、转籍、补牌、补证、按揭手续；代办机动车驾驶证的年审、换领补证手续；仓储服务（不含危险化学品）；包装、装卸、搬运、流通加工（国家有专项规定除外）、配送、信息处理一体化服务；货物运输信息咨询服务；联运服务；市场管理；物业管理；自有房屋租赁（不含住房），汽车零配件零售，汽车零配件批发，润滑油销售，汽车装饰用品销售，摩托车及零配件零售，摩托车及零配件批发，二手车经销，新能源汽车整车销售，新能源汽车换电设施销售（除依法须经批准的项目外，凭营业执照依法自主开展经营活动） |

二、发行人业务概况

公司是一家为汽车行业和啤酒、饮料、洗涤用品等非汽车行业提供综合服务的第三方物流企业。公司以物流节点为标准化作业单元，充分依托铁路长距离、大批量、安全环保的优势，融入信息化技术手段，构建起以铁路为核心的多式联运物流网络，利用网络内不同节点的拆分组合，匹配多样化需求，为客户提供集物流方案设计、集合分拨、货物装卸等全方位、一体化的综合物流服务。

公司目前业务涵盖以整车、啤酒饮料洗涤用品等快速消费品为运输标的的全程物流服务及基于公铁联运所涉及的不同运输方式之间转换、铁路场站及区域分拨仓库作业所必要的装卸、转驳等两端作业服务。

三、发行人竞争优势

（一）多式联运组合优势

公司是一家主要通过公铁联运方式为汽车行业和啤酒、饮料、洗涤用品等非汽车行业提供综合服务的第三方物流企业。公司从成立之初，就确定了以提供快速高效的多样化物流服务为核心竞争力的公司战略定位和发展方向，率先在业内构建起以铁路为核心的多式联运物流网络平台，利用网络内不同节点的拆分组合，精准匹配用户需求，为客户提供不同场景下的物流服务，迅速成长为国内汽车物流行业的领先企业。

相比其他第三方汽车物流企业，公司的核心竞争力、核心价值主要体现以多式联运业务模式为核心，为客户实现降本增效和自身核心竞争力的提升。

随着国家对降本增效、节能减排的不断重视，发展多式联运工作逐渐被提到国家层面来。2016年12月交通部等18部委联合发布的《关于进一步鼓励开展多式联运工作的通知》则是对发展多式联运的顶层设计，标志着我国已将多式联运发展上升为国家层面的制度安排，政府将持续加大对多式联运的支持力度。多式联运的发展环境不断向好。2015年-2020年，商品车通过多式联运方式运输份额由18.20%上升至36.70%，其中公铁联运运输份额由8.98%上升至24.38%，运输台数由190万台上升至617万台。

公司基于商品车多式联运发展趋势，积极创新物流模式，将多式联运的优势进一步发挥，并通过“中转库+末端分拨”应用模式创新等进一步强化公司现有核心业务整车物流业务的优势。

（二）完善的物流网络和高效率的管理运营优势

凭借公司多年在物流网络上的布局，公司已构建起以铁路为核心的全国性物流网络。截至2020年末，全国具备商品汽车装卸作业能力的铁路站点共有184个，公司共中标58个站点，占比31.52%，并在中标场站及辐射区域共建设78个网点。依托于网点，公司一方面可逐步建立并完善自有作业队伍，提升管理效

率，减少与客户、铁路场站的沟通成本。另一方面在到站和发站均逐步建立网点，实现前后端作业均由同一供应商提供服务，可有效减少公司之间的协调沟通难度，从而缩短在不同运输方式、运输环节之间转换时间，提升对客户的作业效率。

公司已形成高效率的管理运营优势。公司在长期装卸作业中积累了多种装载方案，以适应不同车型快速高效装卸车，装载方案的优化有助于实现装载车辆数量最大化以提升运输效率、降低运输成本。同时公司搭建了一支由自有人员、车辆和外协商共同组成的专业化作业队伍。外协供应商及自有人员、车辆由公司统一管理，依托于对自有人员、车辆和外协商的有效管理，公司可灵活调拨车辆、人员进行现场作业，在满足铁路运输对作业及时性的要求下，降低管理成本，提升管理效率。

（三）客户资源优势

客户资源是汽车物流企业最重要的行业壁垒，亦是企业的核心竞争优势所在。

公司与包括长安福特、长安汽车、长安铃木、东风小康、上汽通用五菱、广汽本田、北京现代、一汽大众、郑州日产等在内的多个乘用车汽车生产销售企业建立了直接或间接的稳固合作关系，并在长安、东风小康、上汽通用五菱主要客户中占据有较高的运输份额。

公司除拥有主机厂的客户资源优势外，还与中铁特货建立长期稳定的合作关系。中铁特货既作为供应商为公司提供铁路运力，同时还作为客户为公司提供两端作业来源。基于铁路商品车运输特性，除涉及运输作业外，还涉及装卸加固、两端配送等作业。为专注自身优势发展核心业务，铁路运输涉及的两端作业通常外包由专业的物流服务商执行。公司作为中铁特货最大的两端作业服务商，利用自身在多式联运方面丰富的经验积累、网点布局等资源优势，帮助客户在开发市场、建立铁路企业从事整车物流的品牌形象方面起到了重要作用。

四、控股股东及实际控制人简介

发行人控股股东和实际控制人为邱红阳，本次发行前，邱红阳持有公司股份 5,015 万股，占公司股份总额的 83.54%，为发行人第一大股东。

邱红阳先生，董事长，1966 年 9 月出生，中国籍，无境外永久居留权。身

份证号 51100219660929****。具体情况详见本招股说明书“第八节 董事、监事、高级管理人员与核心技术人员”之“一、（一）董事”。

五、发行人主要财务数据及财务指标

根据天健会计师事务所审计的财务报告，报告期内发行人主要财务数据及主要财务指标如下：

（一）资产负债表主要数据

单位：元

| 项目 | 2021.6.30 | 2020.12.31 | 2019.12.31 | 2018.12.31 |
|---------|------------------|----------------|----------------|----------------|
| 流动资产 | 551,510,226.29 | 542,091,526.06 | 537,185,298.75 | 430,062,283.68 |
| 非流动资产 | 495,224,442.48 | 407,563,174.26 | 367,399,925.71 | 318,421,719.29 |
| 资产合计 | 1,046,734,668.77 | 949,654,700.32 | 904,585,224.46 | 748,484,002.97 |
| 流动负债 | 440,246,049.78 | 383,873,943.17 | 399,728,244.61 | 337,573,063.31 |
| 非流动负债 | 83,598,734.56 | 75,068,225.59 | 59,761,163.28 | 35,543,778.10 |
| 负债合计 | 523,844,784.34 | 458,942,168.76 | 459,489,407.89 | 373,116,841.41 |
| 所有者权益合计 | 522,889,884.43 | 490,712,531.56 | 445,095,816.57 | 375,367,161.56 |

（二）利润表主要数据

单位：元

| 项目 | 2021年1-6月 | 2020年度 | 2019年度 | 2018年度 |
|--------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| 营业收入 | 471,262,157.59 | 867,402,606.03 | 919,864,695.11 | 829,163,204.67 |
| 营业利润 | 38,418,511.93 | 75,268,831.76 | 80,570,651.78 | 53,726,187.90 |
| 利润总额 | 38,288,450.64 | 75,385,199.34 | 80,313,128.36 | 53,840,760.09 |
| 净利润 | 32,177,352.87 | 63,625,714.99 | 67,412,047.40 | 45,229,237.28 |
| 扣除非经常性损益后归属于母公司净利润 | 30,201,139.24 | 55,706,011.50 | 62,743,407.44 | 44,204,051.93 |

（三）现金流量表主要数据

单位：元

| 项目 | 2021年1-6月 | 2020年度 | 2019年度 | 2018年度 |
|---------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| 经营活动产生的现金流量净额 | -12,732,826.89 | 66,878,999.38 | 112,835,397.93 | 43,291,909.23 |
| 投资活动产生的现金流量净额 | -37,875,828.20 | 11,100,778.39 | -95,649,830.45 | -58,873,932.19 |
| 筹资活动产生的现金流量净额 | 49,175,474.71 | -38,571,139.74 | 14,869,968.39 | -44,470,831.01 |

| | | | | |
|--------------|---------------|---------------|---------------|----------------|
| 现金及现金等价物净增加额 | -1,433,180.38 | 39,408,638.03 | 32,055,535.87 | -60,052,853.97 |
|--------------|---------------|---------------|---------------|----------------|

（四）主要财务指标

| 财务指标 | 2021年1-6月 /2021.6.30 | 2020年度 /2020.12.31 | 2019年度/ 2019.12.31 | 2018年度/ 2018.12.31 |
|---------------------------------|-------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| 流动比率（倍） | 1.25 | 1.41 | 1.34 | 1.27 |
| 速动比率（倍） | 1.22 | 1.38 | 1.32 | 1.25 |
| 资产负债率（母公司） | 48.95% | 47.79% | 51.43% | 50.80% |
| 资产负债率（合并） | 50.05% | 48.33% | 50.80% | 49.85% |
| 应收账款周转率（次） | 1.30 | 2.41 | 2.68 | 2.72 |
| 存货周转率（次） | 33.08 | 64.49 | 88.03 | 72.89 |
| 息税折旧摊销前利润（万元） | 5,645.18 | 10,971.65 | 11,943.89 | 8,691.91 |
| 利息保障倍数（倍） | 10.11 | 11.53 | 10.79 | 8.44 |
| 每股经营活动现金净流量（元） | -0.21 | 1.11 | 1.96 | 0.76 |
| 每股净现金流量（元） | -0.02 | 0.66 | 0.56 | -1.06 |
| 基本每股收益（元） | 0.54 | 1.06 | 1.17 | 0.80 |
| 稀释每股收益（元） | 0.54 | 1.06 | 1.17 | 0.80 |
| 加权平均净资产收益率 | 6.35% | 13.64% | 16.63% | 12.50% |
| 无形资产（扣除土地使用权、水面养殖权和采矿权后）占净资产的比例 | 0.08% | 0.11% | 0.19% | 0.24% |

六、本次发行情况

| | |
|-----------------|---|
| 股票种类 | 人民币普通股（A股） |
| 每股面值 | 1.00元 |
| 发行股数及占发行后总股本的比例 | 本次公开发行股票数量不超过2,001万股，占发行后总股本的比例不低于25%，本次发行全部为公开发行的新股，不涉及老股转让 |
| 每股发行价格 | 16.00元/股 |
| 发行方式 | 采用网下向询价对象配售和网上资金申购定价发行相结合的方式，期间中国证监会、深圳证券交易所等相关机构调整规则时从其规则 |
| 发行对象 | 符合资格的询价对象和在深圳证券交易所开立股票交易账户的境内自然人、法人等投资者（国家法律、法规禁止购买者除外）或中国证监会等相关机构规定的其他对象 |
| 上市地点 | 深圳证券交易所 |

七、本次募集资金用途

发行人本次募集资金扣除发行费用后将用于投资以下项目：

| 项目名称 | 实施主体 | 项目总投资（万元） | 拟用募集资金（万元） |
|-----------------------|------|------------------|------------------|
| 三羊马多式联运（重庆）智能应用基地（一期） | 主元联运 | 34,922.26 | 15,453.73 |
| 信息化建设项目 | 三羊马 | 4,046.00 | 4,000.00 |
| 补充流动资金 | 三羊马 | 8,000.00 | 8,000.00 |
| 合计 | | 46,968.26 | 27,453.73 |

上述募集资金投资项目的总投资额为 46,968.26 万元，拟使用募集资金 27,453.73 万元。募集资金到位前，公司将根据上述项目的实际付款进度，以自筹资金方式先行投入；募集资金到位后，将用募集资金置换前期投入的自筹资金。若本次发行的实际募集资金量少于项目的资金需求量，公司将通过自有资金或其他融资途径自行解决资金缺口，从而保证项目的顺利实施。若本次发行实际募集资金（扣除对应的发行费用后）超过上述募投项目的投资需要，则多余资金将按照国家法律、法规及证券监管部门、交易所的相关规定履行法定程序后使用。本次发行募集资金投资项目的具体内容详见本招股说明书“第十三节 募集资金运用”。

第三节 本次发行概况

一、本次发行的基本情况

| 序号 | 项目 | 基本情况 |
|-----|-----------------|---|
| 1 | 股票种类 | 人民币普通股（A股） |
| 2 | 每股面值 | 1.00元 |
| 3 | 发行股数、占发行后总股本的比例 | 本次申请发行的股票数量不超过 2,001 万股，且不低于发行后总股本的 25%；本次发行全部为公司公开发行的新股，不涉及老股转让 |
| 4 | 每股发行价格 | 16.00 元/股（通过向询价对象询价的方式确定发行价格） |
| 5 | 发行市盈率 | 22.99 倍（以询价后确定的每股发行价格除以发行后每股收益确定） |
| 6 | 发行后每股收益 | 0.6960 元/股（按照本公司 2020 年度经审计的扣除非经常性损益前后孰低的归属于母公司股东的净利润除以本次发行后总股本计算） |
| 7 | 本次发行前每股净资产 | 8.71 元/股（按照 2021 年 6 月 30 日经审计的归属于母公司股东权益除以本次发行前总股本计算） |
| 8 | 本次发行后每股净资产 | 9.96 元/股（按照 2021 年 6 月 30 日经审计的归属于母公司股东权益加上本次募集资金净额除以本次发行后总股本计算） |
| 9 | 发行市净率 | 1.61 倍（以每股发行价格除以发行后每股净资产确定） |
| 10 | 发行方式 | 采用网下向询价对象配售和网上资金申购定价发行相结合的方式，期间中国证监会、深圳证券交易所等相关机构调整规则时从其规则 |
| 11 | 发行对象 | 符合资格的询价对象和在深圳证券交易所开立股票交易账户的境内自然人、法人等投资者（国家法律、法规禁止购买者除外）或中国证监会等相关机构规定的其他对象 |
| 12 | 承销方式 | 余额包销 |
| 13 | 预计募集资金总额 | 320,160,000.00 元 |
| 14 | 预计募集资金净额 | 274,537,320.76 元 |
| 15 | 发行费用概算 | 45,622,679.24 元 |
| (1) | 保荐承销费用 | 30,188,679.24 元 |
| (2) | 审计验资费用 | 8,207,547.17 元 |
| (3) | 律师费用 | 3,094,339.62 元 |
| (4) | 用于本次发行的信息披露费用 | 3,915,094.35 元 |
| (5) | 发行手续费用 | 217,018.86 元 |

二、本次发行的当事人及相关机构

| | |
|----------------------|---|
| （一）发行人 | 三羊马（重庆）物流股份有限公司 |
| 法定代表人 | 邱红阳 |
| 住所 | 重庆市沙坪坝区土主镇土主中路 199 号附 1-80 号 |
| 电话 | 023-65381757 |
| 传真 | 023-65381757 |
| 联系人 | 张侃 |
| （二）保荐机构（主承销商） | 申港证券股份有限公司 |
| 法定代表人 | 邵亚良 |
| 住所 | 中国（上海）自由贸易试验区世纪大道 1589 号长泰国际金融大厦 16/22/23 楼 |
| 联系电话 | 021-20639666 |
| 传真 | 021-20639696 |
| 保荐代表人 | 周洪刚、吴晶 |
| 项目协办人 | 罗倩秋（已离职） |
| 项目组成员 | 胡星宇、周小红、周春燕、李傲然、孙钰林、彭旌航 |
| （三）律师事务所 | 重庆永和律师事务所 |
| 负责人 | 余长江 |
| 住所 | 重庆市渝北区洪湖西路 18 号上峰上座 5-1 号 |
| 联系电话 | 023-62611700 |
| 传真 | 023-62611710 |
| 经办律师 | 余长江、刘传琦 |
| （四）会计师事务所 | 天健会计师事务所（特殊普通合伙） |
| 负责人 | 胡少先 |
| 住所 | 浙江省杭州市西湖区西溪路 128 号 6 楼 |
| 联系电话 | 0571-88216888 |
| 传真 | 0571-88216999 |
| 经办注册会计师 | 陈应爵、黄娜 |
| （五）验资机构 | 天健会计师事务所（特殊普通合伙） |
| 负责人 | 胡少先 |
| 住所 | 浙江省杭州市西湖区西溪路 128 号 6 楼 |
| 联系电话 | 0571-88216888 |
| 传真 | 0571-88216999 |
| 经办注册会计师 | 张凯、倪意、陈应爵、曾丽娟 |

| | |
|--------------------|------------------------------------|
| （六）资产评估机构 | 开元资产评估有限公司 |
| 法定代表人 | 胡劲为 |
| 住所 | 北京市海淀区西三环北路 89 号 11 层 A-03 室 |
| 联系电话 | 010-62143639 |
| 传真 | 010-88829567 |
| 经办评估师 | 申时钟、张佑民 |
| （七）股票登记机构 | 中国证券登记结算有限责任公司深圳分公司 |
| 地址 | 深圳市福田区深南大道 2012 号深圳证券交易所广场 22-28 楼 |
| 联系电话 | 0755-21899999 |
| 传真 | 0755-21899000 |
| （八）拟上市证券交易所 | 深圳证券交易所 |
| 地址 | 深圳市福田区深南大道 2012 号 |
| 联系电话 | 0755-88668888 |
| 传真 | 0755-82083947 |
| （九）收款银行 | 中国工商银行股份有限公司上海自贸试验区分行 |
| 户名 | 申港证券股份有限公司 |
| 账号 | 1001309919024211776 |

三、发行人与本次发行有关中介机构及相关人员的权益关系情况

截至本招股说明书签署日，发行人与本次发行的中介机构之间不存在直接或间接的股权关系和其他权益关系，各中介机构负责人、高级管理人员及经办人员未持有发行人股份，与发行人也不存在其他权益关系。

四、预计发行上市时间表

| 发行安排 | 日期 |
|----------|-----------------------|
| 询价时间 | 2021 年 10 月 22 日 |
| 发行公告刊登日期 | 2021 年 11 月 17 日 |
| 申购日期 | 2021 年 11 月 18 日 |
| 缴款日期 | 2021 年 11 月 22 日 |
| 股票上市日期 | 本次发行完成后尽快安排在深圳证券交易所上市 |

第四节 风险因素

投资者评价公司本次发行的股票时，除本招股说明书提供的其他资料外，应特别认真考虑下述各项风险因素。以下风险因素可能直接或间接对发行人生产经营状况、财务状况和持续盈利能力产生不利影响。发行人提请投资者仔细阅读本节全文。

一、市场风险

（一）下游汽车行业市场风险

公司立足于为整车、快速消费品等领域的客户提供运输、配送、仓储、装卸等综合物流服务。公司所处行业下游客户主要为汽车制造企业及啤酒、饮料等存在物流需求的快速消费品生产企业。报告期内，公司整车综合物流服务业务收入占主营业务收入比例为 85.47%、86.69%、85.12% 和 85.67%。公司的整车业务与汽车产销量直接相关，其市场规模及变化情况直接影响着汽车物流行业的发展变化。

2018 年、2019 年、2020 年和 2021 年 1-6 月，我国汽车销量分别为 2,808.06 万辆、2,576.90 万辆、2,531.10 万辆和 1,289.10 万辆，增长幅度分别为-2.76%、-8.23%、-1.78% 和 25.68%，2018 年我国汽车销量首次出现负增长，2018 年至 2020 年期间销量持续下降。虽然下游汽车产业产销量在保持了连续多年高速增长后有所波动，但我国汽车行业已成长为全球最大市场，汽车产销量和保有量预计将保持高位震荡，中国汽车产业仍将延续恢复向好、持续调整、总体稳定的发展态势。

尽管公司的主要客户为国内知名整车厂商，但汽车行业受宏观经济和国家产业政策的影响较大，若未来全球经济和国内宏观经济形势恶化，或者国家产业政策发生不利变化，则可能导致我国汽车行业产销量持续下滑的风险，从而对公司生产经营和盈利能力造成不利影响。

（二）市场竞争加剧的风险

物流行业市场化程度较高，属于充分竞争行业。行业内企业面临在物流网点、客户资源、运输时效提升等方面上展开竞争。另外，随着中国物流行业的发展，未来将有更多的国有及民营资本进入该行业。国内外物流资本的加入，将大大加

剧物流行业的竞争。

如果公司不能根据行业发展趋势和客户需求变化进行持续的业务和技术创新、增强服务能力和市场拓展能力，则公司将会面临因竞争加剧而导致业绩下滑的风险。

二、经营风险

（一）物流业务安全的风险

公司主要经营汽车物流和普货物流业务，公司对运输过程中的车辆、货物和工作人员都负有保管或监管的责任，对安全的要求非常高，因此作业安全事故是公司面临的重大风险之一。公司员工及外协供应商在从事货运、装卸、仓储配送等服务过程中需要确保严格遵守相关业务安全条例，否则将可能发生各种安全事故。作业安全事故发生后，公司可能面临货主索赔、财物损失、伤亡人员赔付、交通主管部门处罚等风险，对公司生产经营产生不同程度的影响。

（二）客户相对集中的风险

客户资源是汽车物流企业最重要的行业壁垒，亦是企业的核心竞争优势所在。报告期内，公司与前几大客户保持了长期稳定的合作关系，主要客户集中于少数规模大、信用良好的优质客户，如中铁特货物流股份有限公司、重庆长安民生物流股份有限公司、重庆小康工业集团股份有限公司、百威（中国）销售有限公司。

报告期内各期，公司对前五名客户的销售收入占同期全部营业收入的比例分别为 80.08%、72.70%、71.32%和 70.59%，所占比例较高。虽然公司的主要客户群为具有较强经营实力的大型知名企业，业务稳定性和持续性较好，但若未来公司主要客户群的经营状况因各种原因发生不利变化，则可能会对公司经营产生不利影响。

（三）铁路运力不足的风险

铁路运输是公司开展整车物流服务的重要运输环节之一，目前我国铁路货运服务由各地路局集团统一管理，具有垄断性。虽然铁路建设的不断推进使得铁路货运能力得到较大的改观，但仍受季节性、指令性调控的影响。如果出现公司业

务所在地铁路运输能力紧张的情况，公司可能无法按照原定物流计划及时安排运输服务，导致运单无法按时完成而面临延期赔偿及信誉度的损失，从而对公司的业绩造成不利影响。

（四）燃油价格波动的风险

燃油成本是公路运输业务的主要运营成本之一，燃油价格的上升将导致成本上升，并间接传导给公司，使公司与承运商的结算价格面临上升压力。汽车生产厂商因燃油价格上涨而提高运价解决公司压力往往有一定滞后，从而导致公司在特定时段承担了上下游之间价格差异产生的成本压力，公司的盈利情况也将会由此产生波动。燃油价格是根据国际市场油价及国家对燃油价格的调控政策等因素而综合决定的，其未来的价格走势具有一定的不确定性。如果未来燃油价格持续上升，可能会对公司的盈利能力构成不利影响。

（五）采购运输及物流辅助成本上升的风险

公司物流运输主要是通过不同运输方式组合的多式联运，因此公司物流业务运营过程中，需要对外采购铁路运力、外协运力（公路运输部分）、两端作业服务等。外购成本是公司主要成本，价格一般随行就市，存在波动，物流供应商成本波动可能对发行人经营成本产生较大压力的影响。

（六）未能持续中标风险

目前公司从事的中铁特货两端业务需要履行相应的招投标程序。供应商通过中铁特货在规模、管理规范、经营业绩等方面的评审后，方能成为其两端作业供应商。

截至本招股说明书签署日，公司持续满足中铁特货招标条件，已与中铁特货形成长期合作关系。未来，若公司无法满足招投标所对应的条件，公司存在对中铁特货两端业务无法持续的风险，将给公司的未来可持续发展产生较大影响。

（七）对中铁特货的依赖风险

报告期内，中铁特货及其关联方同时作为公司最大的供应商和客户。

中铁特货作为国铁集团下属专业铁路运输公司，在商品车铁路运输上具有垄断经营地位，公司开展汽车整车综合物流服务所需铁路运力均向中铁特货采购。

虽然公司与中铁特货合作时间较长，对其货运规则、流程均较为熟悉，且近年来铁路基础设施的完善使得铁路货运能力得到较大改善。但若未来中铁特货运力供应不足，导致公司货物运输需更换运输方式，将相应增加公司采购成本和管理成本，公司在铁路运力采购上对中铁特货存在重大依赖风险。

同时，报告期内公司来自中铁特货及其关联方的收入占比分别为 33.51%、30.17%、27.00%和 23.24%。尽管在公司不断开发新客户和收入规模增加的背景下，来自中铁特货的收入占比呈下降趋势，但由于中铁特货垄断经营商品车铁路发运，为汽车整车综合物流市场中最大的两端作业来源，在较长一段时间内，公司收入仍不可避免地存在对中铁特货依赖的风险。如果公司无法保证在中铁特货供应商体系中保持优势，无法继续维持与中铁特货的合作关系，或中铁特货持续压低采购价格，则可能对公司生产经营构成重大不利影响。

（八）服务价格下降风险

受汽车销量下滑和市场竞争加剧影响，公司汽车整车综合物流服务单位收入存在一定波动，报告期内公司全程公路运输单位收入分别为 1.20 元/台/公里、1.16 元/台/公里、1.06 元/台/公里和 1.09 元/台/公里，转驳服务单位收入分别为 95.19 元/台、90.37 元/台、81.25 元/台和 87.63 元/台，2018 年至 2020 年期间服务单价呈一定下降趋势，公司存在服务价格下降的风险。

（九）与中铁特货潜在竞争风险

公司及中铁特货均为从事商品车全程公铁联运业务的企业，报告期内，中铁特货全程公铁联运主要客户为一汽股份和上汽集团，公司主要客户为长安民生、东风小康和华晨鑫源。尽管报告期内公司与中铁特货客户重叠性较低，但由于中铁特货作为小汽车铁路运输唯一承运权的公司，具备铁路垄断经营优势，与中铁特货相比，公司在承接全程业务时处于相对弱势地位。

若未来市场竞争加剧，中铁特货为进一步扩大其客户范围和市场占有率，直接参与公司主机厂客户业务的竞争，将对公司经营业绩产生较大的影响。

三、财务风险

（一）应收账款回收的风险

2018年12月31日、2019年12月31日、2020年12月31日和2021年6月30日，公司应收账款账面余额分别为33,690.59万元、34,845.75万元、37,254.06万元和34,986.95万元，占同期营业收入比例分别为40.63%、37.88%、42.95%和74.24%。虽然公司已严格按照会计政策充分计提坏账准备，且公司主要客户均为资信状况良好的大中型企业。但若未来下游市场发生重大不利变化，客户因财务状况恶化而发生延迟付款或无法支付的情形，公司将面临着应收账款管理及回收风险。

（二）公司偿债能力和流动性风险

报告期各期末，发行人合并资产负债率为49.85%、50.80%、48.33%和50.05%，资产负债率相对较高，公司负债主要由短期借款、应付账款和长期借款构成。截至2021年6月末，公司流动比率和速动比率分别为1.25和1.22。公司的资产负债率较同行业可比公司平均水平高，流动比率和速动比率较同行业可比公司平均水平低，同时公司报告期内应收账款周转率逐年下降，公司存在债务余额较大、资产负债率较高，以及流动比率和速动比率偏低、应收账款周转率下降导致的偿债能力和流动性风险。

四、管理风险

（一）实际控制人控制不当的风险

公司的实际控制人为邱红阳先生。截至本招股说明书签署日邱红阳先生对公司的总持股比例为83.54%。公司存在实际控制人利用其控股地位，通过行使表决权或其他方式对公司的发展战略、生产经营决策、人事安排、利润分配等重大事项实施影响，从而影响公司决策的科学性和合理性，并有可能损害本公司及其他股东利益的风险。

（二）人才流失的风险

整车物流运营流程较为复杂，对运营人员的专业化程度要求较高。培养优秀成熟的整车物流人才需要经过长期的积累学习和经营实践。公司对于专业物流人

才非常重视，公司在持续招聘、培养优秀专业物流人才方面投入较多的财力。公司未来发展取决于能否吸引一批经验丰富、能力出众的专业物流人才，以支撑公司日常经营管理、生产组织、销售、市场推广等领域的发展。但随着整车物流行业的持续发展，人才竞争将不断加剧，若公司的关键技术人才大量流失，将对公司技术研发能力和经营业绩造成不利影响。

五、其他风险

（一）股票价格波动的风险

公司股票价格的变化一方面受到自身经营状况的影响，另一方面也会受到国际和国内宏观经济形势、经济政策、周边资本市场波动、本土资本市场供求、市场心理及突发事件等因素的影响，股票价格存在波动风险。投资者在考虑投资本公司股票时，应预计到前述各类因素可能带来的投资风险，并做出审慎判断。

（二）新冠病毒疫情等不可抗力的风险

2020年初以来，我国及全球其他国家相继发生新型冠状病毒肺炎疫情。公司高度重视并密切关注疫情动向，积极响应各级政府对疫情管控要求，防止疫情传播，有效保障员工的健康与安全。公司根据疫情发展情况，做出了充分的、有序的复工复产安排，但若疫情持续扩散，公司的生产经营能力和优势将不能得到充分释放，从而影响公司的经营效率。

公司整车物流业务与汽车产量息息相关。若后续疫情持续扩散，各大汽车制造企业的复工复产将会受到影响，进而将影响公司业务增长，对货款的回收以及新业务的开拓也将带来一定影响。

（三）本次发行导致净资产收益率下降、即期回报被摊薄的风险

本次发行成功后，公司的净资产将大幅增长，虽然本次募集资金投资项目均经过科学的可行性论证，预期效益良好，但本次募集资金投资项目从建设到投产需要一定的时间，因此公司存在因净资产增长较大而导致净资产收益率下降、即期回报被摊薄的风险。

（四）募集资金投资项目实施未达预期的风险

公司计划使用本次发行募集资金投资项目是公司未来业务发展的重要组成

部分，但由于市场发展和宏观经济形势具有不确定性，如果市场环境发生极其不利的变化、行业竞争加剧及公司经营管理应对不善，将会对项目的实施进度、投资回报和预期收益产生不利影响。

第五节 发行人基本情况

一、发行人基本情况

| | |
|-----------------|--|
| 公司名称 | 三羊马（重庆）物流股份有限公司 |
| 英文名称 | San Yang Ma (Chongqing) Logistics Co.,Ltd. |
| 注册资本 | 6,003 万元 |
| 法定代表人 | 邱红阳 |
| 成立日期 | 2005 年 9 月 6 日 |
| 股份公司成立日期 | 2016 年 3 月 11 日 |
| 公司住所 | 重庆市沙坪坝区土主镇土主中路 199 号附 1-80 号 |
| 邮政编码 | 401333 |
| 投资者关系及信息披露部门 | 证券部 |
| 投资者关系及信息披露部门负责人 | 张侃 |
| 电话 | 023-65381757 |
| 传真 | 023-65381757 |
| 互联网网址 | www.sanyangma.com |
| 电子信箱 | admin@sanyangma.com |

二、发行人的改制重组及设立情况

（一）设立方式

发行人是由有限公司整体变更设立的股份公司。

2016 年 2 月 29 日，公司召开股东会，决议同意以有限公司截至 2015 年 12 月 31 日经审计的母公司净资产 122,524,568.64 元按 1: 0.4244 折合股份总额为 5,200 万股，每股面值 1 元，由各发起人以其享有的有限公司净资产认购相应数额的股份，余额 70,524,568.64 元计入股份公司的资本公积。变更后的股份公司的股份由有限公司股东作为发起人以其出资额所对应的截至 2015 年 12 月 31 日经审计的账面净资产折股认购。天健会计师事务所（特殊普通合伙）出具“天健审〔2016〕8-29 号”《审计报告》，有限公司在基准日 2015 年 12 月 31 日经审计的净资产账面值为 122,524,568.64 元。开元资产评估有限公司出具“开元评报字〔2016〕116 号”《评估报告》，有限公司在基准日 2015 年 12 月 31 日经评估的净资产为人民币 21,174.92 万元，公司并未根据评估结果进行账务调整。

2016年3月11日，公司取得重庆市工商行政管理局沙坪坝分局核发的统一社会信用代码为915001067784797538的《营业执照》，注册资本5,200.00万元人民币。

2016年3月21日，天健会计师事务所（特殊普通合伙）出具“天健验（2016）8-21号”《验资报告》，确认公司设立时全体发起人出资已经实缴到位。

（二）发起人

公司发起人为邱红阳、王金全等15名自然人。设立时发起人及其持股情况如下：

| 序号 | 发起人名称 | 持股数量（股） | 持股比例 |
|----|-------|------------|---------|
| 1 | 邱红阳 | 49,750,000 | 95.67% |
| 2 | 王金全 | 350,000 | 0.67% |
| 3 | 马大贵 | 300,000 | 0.58% |
| 4 | 邱红刚 | 250,000 | 0.48% |
| 5 | 孔祥宁 | 200,000 | 0.38% |
| 6 | 张侃 | 200,000 | 0.38% |
| 7 | 刘晓利 | 200,000 | 0.38% |
| 8 | 任敏 | 200,000 | 0.38% |
| 9 | 曾祥福 | 150,000 | 0.29% |
| 10 | 李刚全 | 150,000 | 0.29% |
| 11 | 孔继东 | 50,000 | 0.10% |
| 12 | 彭红军 | 50,000 | 0.10% |
| 13 | 汤荣辉 | 50,000 | 0.10% |
| 14 | 李嵩 | 50,000 | 0.10% |
| 15 | 朱荣江 | 50,000 | 0.10% |
| 合计 | | 52,000,000 | 100.00% |

（三）发行人改制设立前后，主要发起人拥有的主要资产和实际从事的主要业务

公司的主要发起人为邱红阳先生。

公司改制设立前，邱红阳先生持有有限公司95.67%的股权。除拥有对发行人的长期股权投资外，邱红阳先生拥有的其他资产和实际从事的主要业务为：

| 投资单位 | 持股比例 | 主营业务 |
|-----------------|--------------|--------|
| 阳刚建筑 | 邱红阳持股 95.95% | 房屋建筑施工 |
| 海南宜人 | 邱红阳持股 33.30% | 房地产开发 |
| 南京中特集装箱运输服务有限公司 | 邱红阳持股 10% | 普通货运 |

注：南京中特集装箱运输服务有限公司于 2018 年 1 月注销。

本公司是由有限公司整体变更设立的股份公司。公司改制设立后，邱红阳先生新增对外投资情况：

| 投资单位 | 持股比例 | 主营业务 | 新增投资时间 |
|------|------------------|---------------------|------------|
| 体娱星 | 邱红阳持股 70% | 体育赛事、会议会展的活动组织及策划服务 | 2017 年 5 月 |
| 豪斯福莱 | 邱红阳持股 100% | 食品贸易 | 2017 年 9 月 |
| 领航兄弟 | 邱红阳持股 2% | 商业信息咨询及商业管理 | 2017 年 1 月 |
| 众力锐赢 | 邱红阳持有 5.41% 出资份额 | 股权投资及相关咨询服务 | 2017 年 1 月 |

邱红阳先生持有的豪斯福莱、体娱星股权分别于 2019 年 11 月、2020 年 5 月转让给无关联第三方。邱红阳先生持有的海南宜人股权于 2020 年 8 月转让给邱红刚。邱红阳先生持有的南京中集股权于 2018 年 1 月注销。

发行人改制设立前后，邱红阳拥有的主要资产和实际从事的主要业务未发生重大变化。

（四）发行人成立时拥有的主要资产和实际从事的主要业务

公司由有限公司整体变更设立，依法承继了有限公司的全部资产、负债和业务。股份公司成立前从事的主要业务为汽车整车综合物流服务、非汽车商品综合物流服务和仓储服务。公司在整体变更前后拥有的主要资产和从事的主要业务均未发生变化。

（五）改制前后发行人的业务流程

公司由有限公司以整体变更方式设立。公司整体变更设立后，保持了有限公司原有的业务流程，整体变更前后公司业务流程未发生变化。公司具体的业务流程详见本招股说明书“第六节 业务和技术”之“四、发行人主营业务情况”。

（六）发行人成立以来在生产经营方面与主要发起人的关联关系及演变情况

公司自成立以来独立从事生产经营活动，在生产经营方面与主要发起人相互

独立，不存在生产经营依赖主要发起人的情形。

发行人报告期内在生产经营方面与主要发起人的关联关系未发生变化，具体情况详见本招股说明书“第七节 同业竞争与关联交易”之“三、关联方及关联关系”。

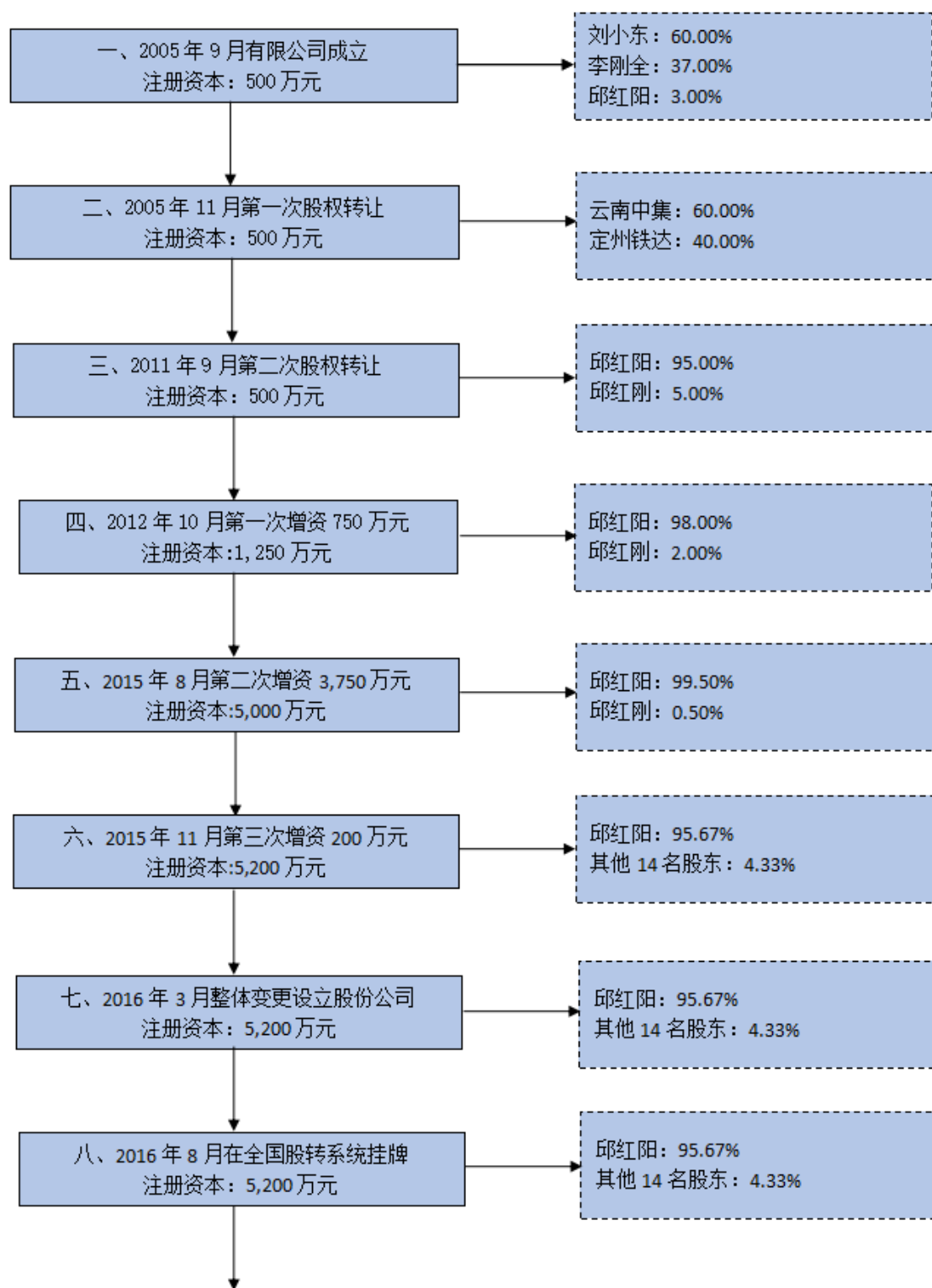
（七）发起人出资资产的产权变更手续办理情况

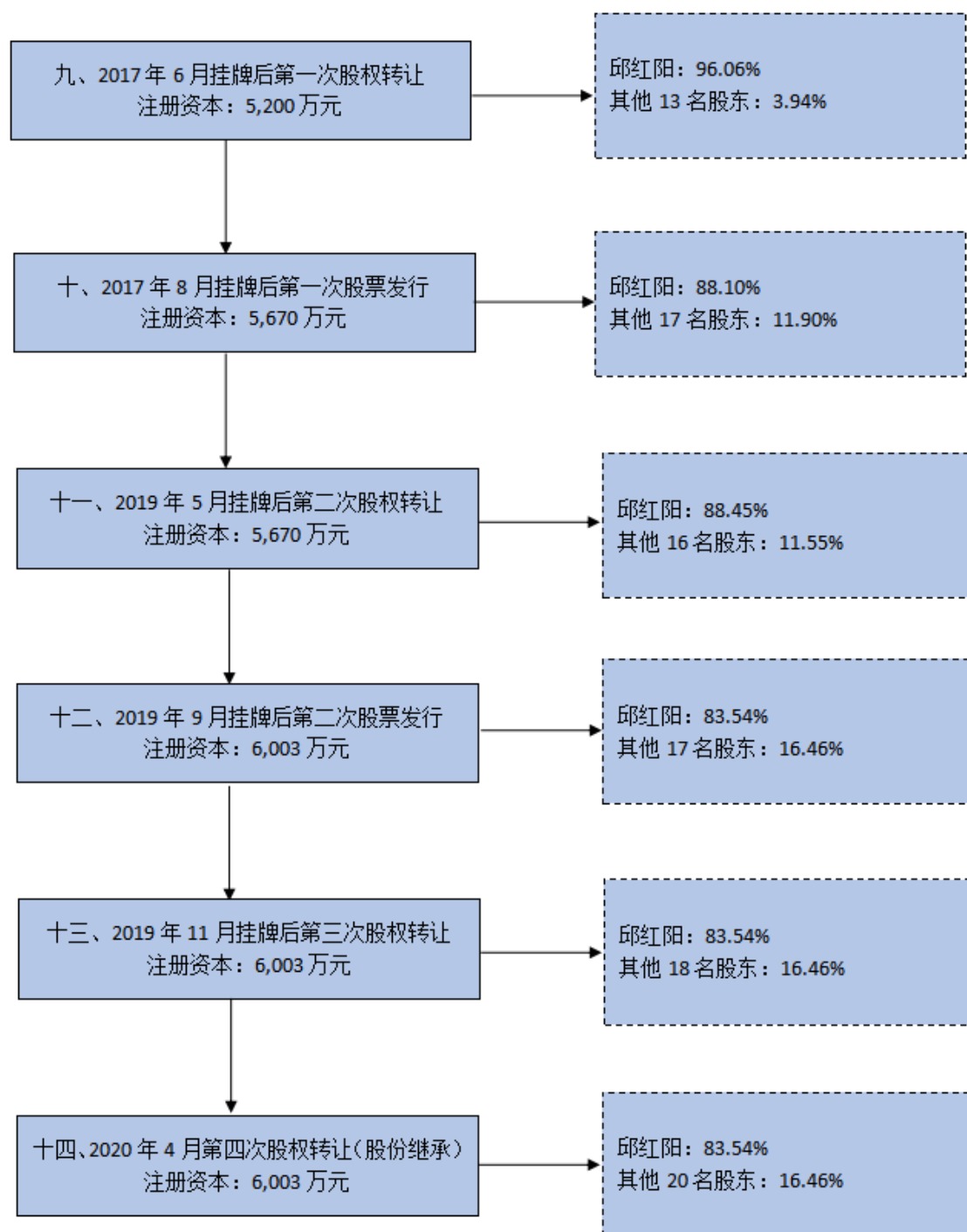
发行人属于以整体变更方式设立的股份有限公司，发起人用作出资的资产已全部交付发行人，发行人的注册资本已足额缴纳。发行人设立为股份有限公司前原有的资产由发行人合法承继，所有资产权属证书已全部变更登记至公司名下。发行人的主要资产不存在重大权属纠纷。

三、发行人的股本变化及重大资产重组情况

（一）发行人股本演变情况概图

公司及其前身中集有限的历史沿革情况如下：





（二）发行人设立以来股本演变情况

1、2005年9月，有限公司设立

有限公司系由自然人刘小东、李刚全和邱红阳分别出资 300 万元、185 万元和 15 万元设立，出资方式均为货币资金出资。

有限公司设立时全称为重庆中集汽车物流有限责任公司。2005 年 9 月 1 日，重庆天一会计师事务所有限责任公司出具“天一验发[2005]2698 号”《验资报告》，确认截至 2005 年 9 月 1 日，公司已收到全体股东缴纳的注册资本 500.00 万元，出资方式为货币出资。

2005 年 9 月 6 日，有限公司设立手续办理完毕，取得重庆市工商行政管理局核发的《企业法人营业执照》。

有限公司设立时的股权结构如下：

单位：万元

| 序号 | 股东名称 | 认缴出资额 | 实缴出资额 | 出资比例 | 出资方式 |
|----|------|---------------|---------------|----------------|------|
| 1 | 刘小东 | 300.00 | 300.00 | 60.00% | 货币 |
| 2 | 李刚全 | 185.00 | 185.00 | 37.00% | 货币 |
| 3 | 邱红阳 | 15.00 | 15.00 | 3.00% | 货币 |
| 合计 | | 500.00 | 500.00 | 100.00% | -- |

2、2005年11月，第一次股权转让

2005 年 11 月 1 日，有限公司召开股东会，决议同意刘小东将其持有的有限公司 60.00% 的股权以 300.00 万元转让给云南中集、李刚全将其持有的有限公司 37.00% 的股权以 185.00 万元转让给定州铁达、邱红阳将其持有的有限公司 3.00% 的股权以 15.00 万元转让给定州铁达，股份转让作价为 1 元/每份出资额。

2005 年 11 月 1 日，刘小东与云南中集、李刚全与定州铁达、邱红阳与定州铁达分别签订了《股权转让合同》，确认上述股权转让事宜。

2005 年 11 月 15 日，股权转让手续办理完毕，取得重庆市工商行政管理局核发的《准予变更登记通知书》。

本次股权转让后，有限公司股权结构如下：

单位：万元

| 序号 | 股东名称 | 出资额 | 出资比例 | 出资方式 |
|----|------|---------------|----------------|------|
| 1 | 云南中集 | 300.00 | 60.00% | 货币 |
| 2 | 定州铁达 | 200.00 | 40.00% | 货币 |
| 合计 | | 500.00 | 100.00% | -- |

3、2011年9月，第二次股权转让

2011年7月20日，有限公司召开股东会，决议同意云南中集将其持有的有限公司60.00%的股权以300.00万元转让给邱红阳、定州铁达将其持有的有限公司35.00%的股权以175.00万元转让给邱红阳、定州铁达将其持有的有限公司5.00%的股权以25.00万元转让给邱红刚，股份转让作价为1元/每份出资额。

2011年7月26日，云南中集与邱红阳，定州铁达与邱红阳、邱红刚分别签订了《股权转让协议》，确认了上述股权转让事宜。

2011年9月27日，股权转让手续办理完毕，取得重庆市工商行政管理局核发的《准予变更登记通知书》。

本次股权转让后，有限公司股权结构如下：

单位：万元

| 序号 | 股东名称 | 出资额 | 出资比例 | 出资方式 |
|----|------|---------------|----------------|------|
| 1 | 邱红阳 | 475.00 | 95.00% | 货币 |
| 2 | 邱红刚 | 25.00 | 5.00% | 货币 |
| 合计 | | 500.00 | 100.00% | -- |

4、2012年10月，第一次增资

2012年10月19日，有限公司召开股东会，决议同意有限公司股东邱红阳以自有资金按1元/每份出资额的价格进行增资750.00万元，注册资本增至1,250.00万元，股东邱红刚放弃同比例增资。

2012年10月23日，重庆通冠会计师事务所出具“重通会所验（2012）0984号”《验资报告》，确认截至2012年10月22日止，有限公司已收到股东邱红阳缴纳的新增实收资本750.00万元，出资方式为货币出资。

2012年10月24日，增资手续办理完毕，取得重庆市工商行政管理局沙坪坝区分局核发的《企业法人营业执照》。

本次增加注册资本后，有限公司股权结构如下：

单位：万元

| 序号 | 股东名称 | 注册资本 | | | 出资比例 | 出资方式 |
|----|------|---------------|---------------|-----------------|----------------|------|
| | | 增资前 | 本次增资额 | 增资后 | | |
| 1 | 邱红阳 | 475.00 | 750.00 | 1,225.00 | 98.00% | 货币 |
| 2 | 邱红刚 | 25.00 | -- | 25.00 | 2.00% | 货币 |
| 合计 | | 500.00 | 750.00 | 1,250.00 | 100.00% | -- |

5、2015年8月，第二次增资

2015年7月31日，有限公司召开股东会，决议同意有限公司股东邱红阳按1元/每份出资额的价格进行增资3,750.00万元，注册资本增至5,000.00万元，股东邱红刚放弃同比例增资。

2015年8月11日，重庆市工商行政管理局沙坪坝区分局核发了《企业法人营业执照》。

本次增加注册资本后，有限公司股权结构如下：

单位：万元

| 序号 | 股东名称 | 注册资本 | | | 出资比例 | 出资方式 |
|----|------|-----------------|-----------------|-----------------|----------------|------|
| | | 增资前 | 本次增资额 | 增资后 | | |
| 1 | 邱红阳 | 1,225.00 | 3,750.00 | 4,975.00 | 99.50% | 货币 |
| 2 | 邱红刚 | 25.00 | -- | 25.00 | 0.50% | 货币 |
| 合计 | | 1,250.00 | 3,750.00 | 5,000.00 | 100.00% | -- |

6、2015年11月，第三次增资

2015年11月14日，有限公司召开股东会，决议对有限公司以现金方式按照2.5元/每份出资额的价格进行增资扩股，注册资本增至5,200.00万元，增资情况如下：王金全认缴出资35.00万元；马大贵认缴出资30.00万元；孔祥宁、张侃、刘晓利、任敏分别认缴出资20.00万元；曾祥福、李刚全分别认缴出资15.00万元；孔继东、彭红军、汤荣辉、李嵩、朱荣江分别认缴出资5.00万元。

2015年11月25日，增资手续办理完毕，取得重庆市工商行政管理局沙坪坝区分局核发的《企业法人营业执照》。

本次增加注册资本后，有限公司股权结构如下：

单位：万元

| 序号 | 股东名称 | 注册资本 | | | 出资比例 | 出资方式 |
|----|------|----------|--------|----------|---------|------|
| | | 增资前 | 本次增资额 | 增资后 | | |
| 1 | 邱红阳 | 4,975.00 | -- | 4,975.00 | 95.67% | 货币 |
| 2 | 王金全 | -- | 35.00 | 35.00 | 0.67% | 货币 |
| 3 | 马大贵 | -- | 30.00 | 30.00 | 0.58% | 货币 |
| 4 | 邱红刚 | 25.00 | -- | 25.00 | 0.48% | 货币 |
| 5 | 孔祥宁 | -- | 20.00 | 20.00 | 0.38% | 货币 |
| 6 | 张侃 | -- | 20.00 | 20.00 | 0.38% | 货币 |
| 7 | 刘晓利 | -- | 20.00 | 20.00 | 0.38% | 货币 |
| 8 | 任敏 | -- | 20.00 | 20.00 | 0.38% | 货币 |
| 9 | 曾祥福 | -- | 15.00 | 15.00 | 0.29% | 货币 |
| 10 | 李刚全 | -- | 15.00 | 15.00 | 0.29% | 货币 |
| 11 | 孔继东 | -- | 5.00 | 5.00 | 0.10% | 货币 |
| 12 | 彭红军 | -- | 5.00 | 5.00 | 0.10% | 货币 |
| 13 | 汤荣辉 | -- | 5.00 | 5.00 | 0.10% | 货币 |
| 14 | 李嵩 | -- | 5.00 | 5.00 | 0.10% | 货币 |
| 15 | 朱荣江 | -- | 5.00 | 5.00 | 0.10% | 货币 |
| 合计 | | 5,000.00 | 200.00 | 5,200.00 | 100.00% | -- |

7、2016年3月，有限公司整体变更

2016年2月29日，公司召开股东会，决议同意以有限公司截至2015年12月31日经审计的母公司净资产122,524,568.64元按1:0.4244折合股份总额为5,200万股，每股面值1元，由各发起人以其享有的有限公司净资产认购相应数额的股份，余额70,524,568.64元计入股份公司的资本公积。变更后的股份公司的股份由有限公司股东作为发起人以其出资额所对应的截至2015年12月31日经审计的账面净资产折股认购。天健会计师出具“天健审〔2016〕8-29号”《审计报告》，确认有限公司在基准日2015年12月31日经审计的净资产账面值为122,524,568.64元。开元资产评估有限公司出具“开元评报字[2016]116号”《评估报告》，评定有限公司在基准日2015年12月31日经评估的净资产为人民币21,174.92万元，公司并未根据评估结果进行账务调整。

2016年3月11日，公司取得重庆市工商行政管理局核发的统一社会信用代

码为 915001067784797538 的《营业执照》，注册资本 5,200.00 万元人民币。

2016 年 3 月 21 日，天健会计师出具“天健验（2016）8-21 号”《验资报告》，确认公司设立时全体发起人出资已经实缴到位。

股份公司设立时，公司的股权结构如下：

单位：万股

| 序号 | 发起人名称 | 持股数量 | 持股比例 | 出资方式 |
|----|-------|-----------------|----------------|-------|
| 1 | 邱红阳 | 4,975.00 | 95.67% | 净资产折股 |
| 2 | 王金全 | 35.00 | 0.67% | 净资产折股 |
| 3 | 马大贵 | 30.00 | 0.58% | 净资产折股 |
| 4 | 邱红刚 | 25.00 | 0.48% | 净资产折股 |
| 5 | 孔祥宁 | 20.00 | 0.38% | 净资产折股 |
| 6 | 张侃 | 20.00 | 0.38% | 净资产折股 |
| 7 | 刘晓利 | 20.00 | 0.38% | 净资产折股 |
| 8 | 任敏 | 20.00 | 0.38% | 净资产折股 |
| 9 | 曾祥福 | 15.00 | 0.29% | 净资产折股 |
| 10 | 李刚全 | 15.00 | 0.29% | 净资产折股 |
| 11 | 孔继东 | 5.00 | 0.10% | 净资产折股 |
| 12 | 彭红军 | 5.00 | 0.10% | 净资产折股 |
| 13 | 汤荣辉 | 5.00 | 0.10% | 净资产折股 |
| 14 | 李嵩 | 5.00 | 0.10% | 净资产折股 |
| 15 | 朱荣江 | 5.00 | 0.10% | 净资产折股 |
| 合计 | | 5,200.00 | 100.00% | -- |

8、2016 年 8 月，公司股票在全国股转系统挂牌

2016 年 2 月 29 日和 2016 年 3 月 17 日，公司分别召开第一届董事会第一次会议和 2016 年第二次临时股东大会，审议通过了《关于公司股票在全国中小企业股份转让系统挂牌及公开转让的议案》等与挂牌相关的议案。

2016 年 7 月 14 日，全国股转系统出具《关于同意重庆中集汽车物流股份有限公司股票在全国中小企业股份转让系统挂牌的函》（股转系统函（2016）5179 号）。

2016 年 8 月 4 日，公司在中国证券登记结算有限责任公司北京分公司完成

股份初始登记，登记股份为 5,200.00 万股。

2016 年 8 月 8 日，公司股票在全国股转系统挂牌并公开转让。证券代码为 838107，证券简称为“三羊马”。

9、2017 年 6 月，挂牌后第一次股权转让

2017 年 6 月 23 日，刘晓利以 3.00 元/股的价格，合计 60.00 万元，通过全国股转系统以协议转让方式卖出其所持有的全部公司股份 20.00 万股。控股股东、实际控制人邱红阳通过全国股转系统，以 3.00 元/股的价格，合计 60.00 万元，买入公司股份 20.00 万股。

本次股份转让完成后，公司股权结构如下：

单位：万股

| 序号 | 股东名称 | 持股数量 | 持股比例 |
|----|------|-----------------|----------------|
| 1 | 邱红阳 | 4,995.00 | 96.06% |
| 2 | 王金全 | 35.00 | 0.67% |
| 3 | 马大贵 | 30.00 | 0.58% |
| 4 | 邱红刚 | 25.00 | 0.48% |
| 5 | 任敏 | 20.00 | 0.38% |
| 6 | 张侃 | 20.00 | 0.38% |
| 7 | 孔祥宁 | 20.00 | 0.38% |
| 8 | 李刚全 | 15.00 | 0.29% |
| 9 | 曾祥福 | 15.00 | 0.29% |
| 10 | 彭红军 | 5.00 | 0.10% |
| 11 | 汤荣辉 | 5.00 | 0.10% |
| 12 | 李嵩 | 5.00 | 0.10% |
| 13 | 朱荣江 | 5.00 | 0.10% |
| 14 | 孔继东 | 5.00 | 0.10% |
| 合计 | | 5,200.00 | 100.00% |

10、2017 年 8 月，挂牌后第一次股票发行

2017 年 5 月 15 日和 2017 年 6 月 2 日，公司分别召开第一届董事会第十二次会议和 2017 年第二次临时股东大会，审议通过了与本次非公开发行股票相关的议案，拟向广西青蓝地和投资管理中心（有限合伙）、宁波梅山保税港区道康

珩木投资合伙企业（有限合伙）、何涛、潘文婷四名投资者进行股票发行。本次股票发行股票数量为470.00万股，发行价格为16.00元/股，共计募集资金7,520.00万元，其中470.00万元为新增注册资本，扣除发行费用后7,020.20万元计入资本公积。

2017年6月30日，天健会计师出具“天健验[2017]8-25号”《验资报告》，确认四名投资者出资已经实缴到位。

2017年7月19日，全国股转系统出具《关于重庆中集汽车物流股份有限公司股票发行股份登记的函》（股转系统函〔2017〕4419号），确认此次股票发行470.00万股。

2017年7月28日，公司在中国证券登记结算有限公司北京分公司完成新增股份登记，登记新增股份为470.00万股。

2017年8月9日，公司办理完成相应工商变更登记，注册资本变更为5,670.00万元。

本次股票发行完成后，公司股权结构如下：

单位：万股

| 序号 | 股东名称 | 股本 | | | 持股比例 |
|----|--------------------------|----------|--------|----------|--------|
| | | 发行前 | 本次发行股数 | 发行后 | |
| 1 | 邱红阳 | 4,995.00 | -- | 4,995.00 | 88.10% |
| 2 | 广西青蓝地和投资管理中心（有限合伙） | -- | 200.00 | 200.00 | 3.53% |
| 3 | 宁波梅山保税港区道康珩木投资合伙企业（有限合伙） | -- | 200.00 | 200.00 | 3.53% |
| 4 | 何涛 | -- | 50.00 | 50.00 | 0.88% |
| 5 | 王金全 | 35.00 | -- | 35.00 | 0.62% |
| 6 | 马大贵 | 30.00 | -- | 30.00 | 0.53% |
| 7 | 邱红刚 | 25.00 | -- | 25.00 | 0.44% |
| 8 | 潘文婷 | -- | 20.00 | 20.00 | 0.35% |
| 9 | 任敏 | 20.00 | -- | 20.00 | 0.35% |
| 10 | 张侃 | 20.00 | -- | 20.00 | 0.35% |
| 11 | 孔祥宁 | 20.00 | -- | 20.00 | 0.35% |
| 12 | 李刚全 | 15.00 | -- | 15.00 | 0.26% |

| 序号 | 股东名称 | 股本 | | | 持股比例 |
|----|------|-----------------|---------------|-----------------|----------------|
| | | 发行前 | 本次发行股数 | 发行后 | |
| 13 | 曾祥福 | 15.00 | -- | 15.00 | 0.26% |
| 14 | 彭红军 | 5.00 | -- | 5.00 | 0.09% |
| 15 | 汤荣辉 | 5.00 | -- | 5.00 | 0.09% |
| 16 | 朱荣江 | 5.00 | -- | 5.00 | 0.09% |
| 17 | 李嵩 | 5.00 | -- | 5.00 | 0.09% |
| 18 | 孔继东 | 5.00 | -- | 5.00 | 0.09% |
| 合计 | | 5,200.00 | 470.00 | 5,670.00 | 100.00% |

11、2019年5月，挂牌后第二次股权转让

2019年5月29日，孔祥宁以5.00元/股的价格，合计0.50万元，通过全国股转系统以集合竞价方式卖出其所持有的公司股份0.10万股；以5.00元/股的价格，合计99.50万元，通过全国股转系统以协议转让方式卖出其所持有的剩余公司股份19.90万股。控股股东、实际控制人邱红阳通过全国股转系统，以5.00元/股的价格，合计100.00万元，买入公司股份20.00万股。

本次交易的并非是为发行人为获取邱红阳提供服务而授予权益工具或者承担以权益工具为基础确定的负债的交易。因此实际控制人邱红阳受让股份不构成股份支付。

本次股权转让后，公司股权结构如下：

单位：万股

| 序号 | 股东名称 | 持股数量 | 持股比例 |
|----|------------------------------|----------|--------|
| 1 | 邱红阳 | 5,015.00 | 88.45% |
| 2 | 广西青蓝地和投资管理中心 (有限合伙) | 200.00 | 3.53% |
| 3 | 宁波梅山保税港区道康珩木投资 合伙企业(有限合伙) | 200.00 | 3.53% |
| 4 | 何涛 | 50.00 | 0.88% |
| 5 | 王金全 | 35.00 | 0.62% |
| 6 | 马大贵 | 30.00 | 0.53% |
| 7 | 邱红刚 | 25.00 | 0.44% |
| 8 | 潘文婷 | 20.00 | 0.35% |
| 9 | 任敏 | 20.00 | 0.35% |

| 序号 | 股东名称 | 持股数量 | 持股比例 |
|----|------|-----------------|----------------|
| 10 | 张侃 | 20.00 | 0.35% |
| 11 | 曾祥福 | 15.00 | 0.26% |
| 12 | 李刚全 | 15.00 | 0.26% |
| 13 | 李嵩 | 5.00 | 0.09% |
| 14 | 朱荣江 | 5.00 | 0.09% |
| 15 | 孔继东 | 5.00 | 0.09% |
| 16 | 彭红军 | 5.00 | 0.09% |
| 17 | 汤荣辉 | 5.00 | 0.09% |
| 合计 | | 5,670.00 | 100.00% |

12、2019年9月，挂牌后第二次股票发行

2019年8月9日和2019年8月28日，公司分别召开第二届董事会第六次会议和2019年第三次临时股东大会，审议通过了与本次非公开发行股票相关的议案，拟向重庆渝物兴产业股权投资基金合伙企业（有限合伙）进行股票发行。本次股票发行股票数量为333.00万股，发行价格为15.00元/股，共计募集资金4,995.00万元，其中333.00万元为新增注册资本，扣除发行相关费用后，其余4,639.00万元计入资本公积。

2019年9月12日，公司办理完成了相应工商变更登记，注册资本变更为6,003.00万元。

2019年9月19日，天健会计师出具“天健验(2019)8-11号”《验资报告》，确认投资者重庆渝物兴产业股权投资基金合伙企业（有限合伙）出资已经实缴到位。

2019年10月16日，全国股转系统出具《关于重庆中集汽车物流股份有限公司股票发行股份登记的函》（股转系统函[2019]4471号）。发行人股票发行的备案申请经全国股转系统予以确认，此次股票发行333.00万股。

2019年11月1日，公司在中国证券登记结算有限公司北京分公司完成新增股份登记，登记新增股份为333.00万股。

本次股票发行完成后，公司股权结构如下：

单位：万股

| 序号 | 股东名称 | 股本 | | | 持股比例 |
|----|-------------------------------|-----------------|---------------|-----------------|----------------|
| | | 发行前 | 本次发行股数 | 发行后 | |
| 1 | 邱红阳 | 5,015.00 | -- | 5,015.00 | 83.54% |
| 2 | 重庆渝物兴物流产业股权投资 基金合伙企业(有限合伙) | -- | 333.00 | 333.00 | 5.55% |
| 3 | 广西青蓝地和投资管理中心 (有限合伙) | 200.00 | -- | 200.00 | 3.33% |
| 4 | 宁波梅山保税港区道康珩木 投资合伙企业(有限合伙) | 200.00 | -- | 200.00 | 3.33% |
| 5 | 何涛 | 50.00 | -- | 50.00 | 0.83% |
| 6 | 王金全 | 35.00 | -- | 35.00 | 0.58% |
| 7 | 马大贵 | 30.00 | -- | 30.00 | 0.50% |
| 8 | 邱红刚 | 25.00 | -- | 25.00 | 0.42% |
| 9 | 潘文婷 | 20.00 | -- | 20.00 | 0.33% |
| 10 | 任敏 | 20.00 | -- | 20.00 | 0.33% |
| 11 | 张侃 | 20.00 | -- | 20.00 | 0.33% |
| 12 | 李刚全 | 15.00 | -- | 15.00 | 0.25% |
| 13 | 曾祥福 | 15.00 | -- | 15.00 | 0.25% |
| 14 | 彭红军 | 5.00 | -- | 5.00 | 0.08% |
| 15 | 汤荣辉 | 5.00 | -- | 5.00 | 0.08% |
| 16 | 朱荣江 | 5.00 | -- | 5.00 | 0.08% |
| 17 | 李嵩 | 5.00 | -- | 5.00 | 0.08% |
| 18 | 孔继东 | 5.00 | -- | 5.00 | 0.08% |
| | 合计 | 5,670.00 | 333.00 | 6,003.00 | 100.00% |

13、2019年11月，挂牌后第三次股权转让

2019年11月1日，宁波梅山保税港区道康珩木投资合伙企业（有限合伙）以9.00元/股的价格，合计0.90万元，通过全国股转系统以集合竞价方式卖出其所持有的公司股份0.10万股；2019年11月4日，以16.00元/股的价格，合计798.40万元，通过全国股转系统以协议转让方式卖出其所持有的公司股份49.90万股。股东吴银剑通过全国股转系统，以9.00元/股的价格，合计0.90万元，买入公司股份0.10万股；以16.00元/股的价格，合计798.40万元，买入公司股份49.90万股。

本次股权转让后，公司股权结构如下：

单位：万股

| 序号 | 股东名称 | 持股数量 | 持股比例 |
|----|-------------------------------|-----------------|----------------|
| 1 | 邱红阳 | 5,015.00 | 83.54% |
| 2 | 重庆渝物兴物流产业股权投资基金合伙企业 (有限合伙) | 333.00 | 5.55% |
| 3 | 广西青蓝地和投资管理中心(有限合伙) | 200.00 | 3.33% |
| 4 | 宁波梅山保税港区道康珩木投资合伙企业 (有限合伙) | 150.00 | 2.50% |
| 5 | 何涛 | 50.00 | 0.83% |
| 6 | 吴银剑 | 50.00 | 0.83% |
| 7 | 王金全 | 35.00 | 0.58% |
| 8 | 马大贵 | 30.00 | 0.50% |
| 9 | 邱红刚 | 25.00 | 0.42% |
| 10 | 潘文婷 | 20.00 | 0.33% |
| 11 | 任敏 | 20.00 | 0.33% |
| 12 | 张侃 | 20.00 | 0.33% |
| 13 | 李刚全 | 15.00 | 0.25% |
| 14 | 曾祥福 | 15.00 | 0.25% |
| 15 | 孔继东 | 5.00 | 0.08% |
| 16 | 彭红军 | 5.00 | 0.08% |
| 17 | 朱荣江 | 5.00 | 0.08% |
| 18 | 李嵩 | 5.00 | 0.08% |
| 19 | 汤荣辉 | 5.00 | 0.08% |
| 合计 | | 6,003.00 | 100.00% |

14、2020年4月，挂牌后第四次股权转让（股份继承）

股东李嵩于2019年7月去世，其股份由许萍（配偶）、李许文堂（子女）、李诗雨（子女）三人继承。2020年3月11日，中华人民共和国重庆市国信公证处出具“（2020）渝国证字第980号）、（2020）渝国证字第981号”《公证书》，公证继承事项。上述股东已完成在中国证券登记结算有限公司北京分公司证券非交易过户登记。

单位：万股

| 序号 | 股东名称 | 持股数量 | 持股比例 |
|----|---------------------|----------|--------|
| 1 | 邱红阳 | 5,015.00 | 83.54% |
| 2 | 重庆渝物兴物流产业股权投资基金合伙企业 | 333.00 | 5.55% |

| 序号 | 股东名称 | 持股数量 | 持股比例 |
|----|--------------------------|-----------------|----------------|
| | (有限合伙) | | |
| 3 | 广西青蓝地和投资管理中心（有限合伙） | 200.00 | 3.33% |
| 4 | 宁波梅山保税港区道康珩木投资合伙企业（有限合伙） | 150.00 | 2.50% |
| 5 | 何涛 | 50.00 | 0.83% |
| 6 | 吴银剑 | 50.00 | 0.83% |
| 7 | 王金全 | 35.00 | 0.58% |
| 8 | 马大贵 | 30.00 | 0.50% |
| 9 | 邱红刚 | 25.00 | 0.42% |
| 10 | 潘文婷 | 20.00 | 0.33% |
| 11 | 任敏 | 20.00 | 0.33% |
| 12 | 张侃 | 20.00 | 0.33% |
| 13 | 曾祥福 | 15.00 | 0.25% |
| 14 | 李刚全 | 15.00 | 0.25% |
| 15 | 孔继东 | 5.00 | 0.08% |
| 16 | 彭红军 | 5.00 | 0.08% |
| 17 | 汤荣辉 | 5.00 | 0.08% |
| 18 | 朱荣江 | 5.00 | 0.08% |
| 19 | 许萍 | 3.33 | 0.06% |
| 20 | 李许文堂 | 0.85 | 0.01% |
| 21 | 李诗雨 | 0.83 | 0.01% |
| | 合计 | 6,003.00 | 100.00% |

（三）发行人重大资产重组情况

公司设立至今，未发生重大资产重组情况。

四、历次验资情况及投入资产的计量属性

（一）历次验资情况

发行人自设立以来的历次验资情况如下：

| 序号 | 时间 | 验资机构 | 累计实收资本（万元） | 验资报告编号 | 出资方式 | 验资事项 |
|----|----------|------------|------------|-----------------|------|--------|
| 1 | 2005年9月 | 重庆天一会计师事务所 | 500.00 | 天一验发[2005]2698号 | 货币 | 有限公司设立 |
| 2 | 2012年10月 | 重庆通冠会 | 1,250.00 | 重通会所验 | 货币 | 有限公司第 |

| 序号 | 时间 | 验资机构 | 累计实收资本（万元） | 验资报告编号 | 出资方式 | 验资事项 |
|----|---------|----------|------------|----------------|-------|------------|
| | | 会计师事务所 | | （2012）0984号 | | 一次增资 |
| 3 | 2016年3月 | 天健会计师事务所 | 5,200.00 | 天健验（2016）8-21号 | 账面净资产 | 整体变更 |
| 4 | 2017年6月 | 天健会计师事务所 | 5,670.00 | 天健验（2017）8-25号 | 货币 | 挂牌后第一次股票发行 |
| 5 | 2019年9月 | 天健会计师事务所 | 6,003.00 | 天健验（2019）8-11号 | 货币 | 挂牌后第二次股票发行 |

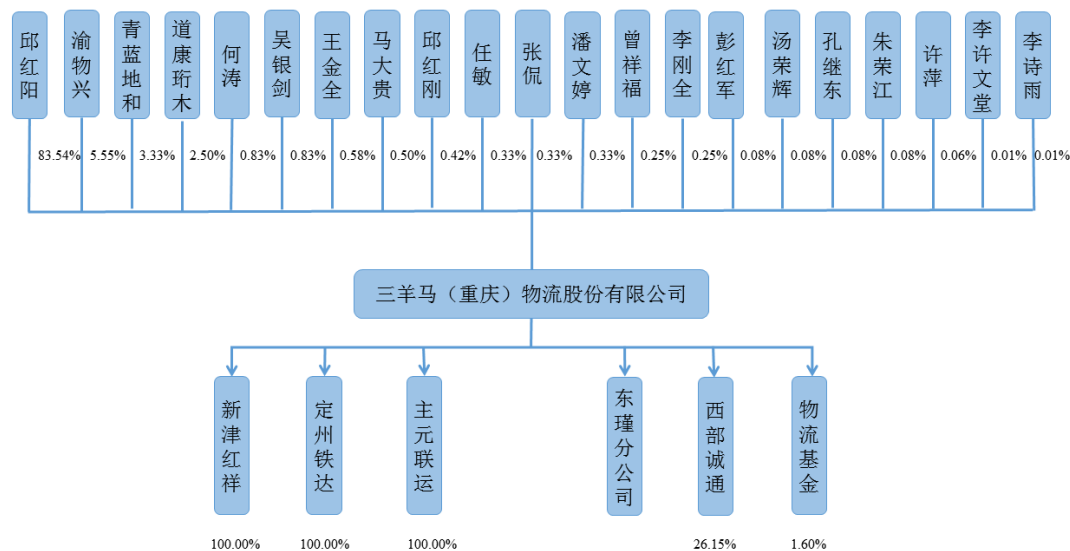
（二）设立时发行人投入资产计量属性

公司是由有限公司整体变更设立，公司设立时，发起人以有限公司截至2015年12月31日经审计的母公司净资产122,524,568.64元按1:0.4244折合股份总额为5,200万股，每股面值1元，由各发起人以其享有的有限公司净资产认购相应数额的股份，余额70,524,568.64元计入股份公司的资本公积。

五、发行人的股权结构及组织结构图

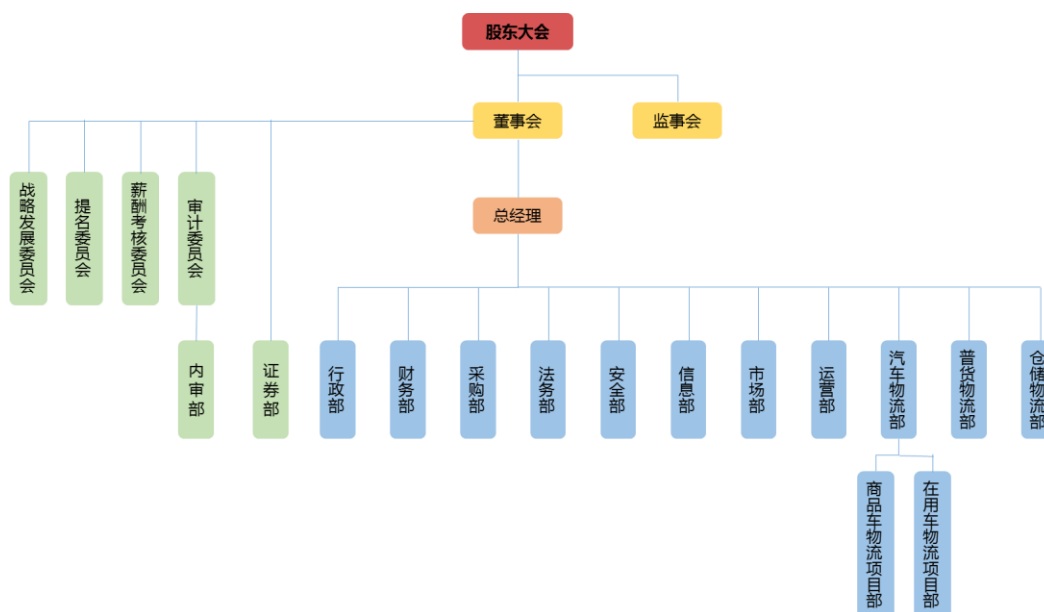
（一）发行人的股权结构图

截至本招股说明书签署日，发行人股权结构图如下所示：



（二）发行人的组织结构

截至本招股说明书签署日，公司内部组织结构图如下：



（三）发行人主要职能部门情况

| 部门 | 职责 |
|-------|---|
| 内审部 | 办理审计委员会的职能保障事务；办理审计委员会的交办事务；办理公司审计监察工作的日常事务；管理公司内部控制工作；执行专项审计工作 |
| 证券部 | 协助董事会秘书办理股东大会、董事会和监事会的职能保障事务；办理董事会秘书的职能保障事务；办理董事会秘书的交办事务；具体办理信息披露事务；具体办理股权管理事务 |
| 行政部 | 办理公司的综合保障事务；办理公司行政组织事务；办理公司人力资源事务；管理公司 OA 系统；办理公司公共关系事务；办理公司战略规划 |
| 财务部 | 办理公司的财务管理事务；组织公司经营预算和经营决算工作，组织经营指标考核；办理公司财务事务；财务资本运作；财务风险管控；资金管理 |
| 采购部 | 公司物流成本指标承担人；组织采购物流资源事务；负责公司招标事务；成本价格审核；管理供应商体系，考核供应商 |
| 法务部 | 办理公司法律事务；管理公司合同，负责业务合同的法律审查；组织公司法律知识培训；代表公司参与诉讼仲裁事务 |
| 安全部 | 管理技术标准事务；管理质量控制体系；办理质损事务；办理货物保险事务；组织公司体系和供应商体系安全质量评价 |
| 信息部 | 信息体系规划；管理公司 VLM 系统；软件项目开发与维护；管理网络系统、管理和维护硬件系统；信息安全管理 |
| 市场部 | 制定公司经营指标；组织市场调研；管理市场信息和数据；制定公司业务规划、组织公司业务预算和决算工作、评价公司业务项目；提供项目销售支持服务；办理客户风险评价体系事务；管理和培育孵化项目 |
| 运营部 | 公司物流效率和物流成本指标承担人；组织公司物流生产；管理生产信息和数据；制定公司生产规划，组织公司生产预算和决算工作、评价公司生产部门和供应商；管理物流资源保障系统，办理供应商资质体系事务；办理生产部门和供应商作业评价体系事务 |
| 汽车物流部 | 汽车整车物流业务指标承担人；编制汽车整车物流业务规划，制定业务流程、管理业务数据、制定业务考核方案；经营汽车整车物流业务、协调生产、客户和供应商 |
| 普货物流部 | 普货物流业务指标承担人；编制普货物流业务规划，制定业务流程、管理业务数据、制定业务考核方案；经营普货物流业务、协调生产、客户和供 |

| 部门 | 职责 |
|----------|--|
| | 应商 |
| 仓储物流部 | 仓储物流业务指标承担人；编制仓储物流业务规划，制定业务流程、管理业务数据、制定业务考核方案；经营仓储物流业务、协调生产、客户和供应商 |
| 商品车物流项目部 | 管理商品车物流项目，商品车物流项目业务指标承担人；经营商品车整车物流业务；协调项目经营的具体事务；对接项目客户；对供应商进行经营评价 |
| 在用车物流项目部 | 管理在用车物流项目，在用车物流项目业务指标承担人；经营在用车整车物流业务；协调项目经营的具体事务；对接项目客户；对供应商进行经营评价 |

六、发行人下属公司情况

截至本招股说明书签署日，发行人共有全资子公司 3 家，参股公司 2 家、分公司 1 家。上述公司具体情况如下：

（一）公司现有子公司基本情况

1、成都新津红祥汽车运输有限公司

| | |
|-----------------|---|
| 成立时间 | 2004 年 2 月 17 日 |
| 法定代表人 | 任敏 |
| 注册资本 | 50.00 万元 |
| 实收资本 | 50.00 万元 |
| 注册地/主要生产 经营地 | 成都市新津县五津镇希望路 111 号 1 层 |
| 经营范围 | 普通货运、货运代理、货运配载（取得批准文件或许可证后，按核定的项目和时限经营） |
| 主营业务 | 为商贸行业提供综合物流服务 |
| 与发行人主营业务 的关系 | 系公司主营业务开展主体之一 |
| 股权结构 | 公司持股 100% |

新津红祥 2020 年度和 2021 年 1-6 月经天健会计师事务所审计的主要财务数据如下：

单位：元

| 财务指标 | 2021 年 1-6 月/2021.6.30 | 2020 年度/2020.12.31 |
|------|------------------------|--------------------|
| 总资产 | 10,854,921.90 | 9,719,331.66 |
| 净资产 | 9,895,722.44 | 8,991,624.03 |
| 净利润 | 904,098.41 | 1,890,092.83 |

2、定州市铁达物流有限公司

| | |
|-----------------|---|
| 成立时间 | 2005年2月3日 |
| 法定代表人 | 周强 |
| 注册资本 | 300.00万元 |
| 实收资本 | 300.00万元 |
| 注册地/主要生产 经营地 | 定州市祥园路13号 |
| 经营范围 | 道路普通货物运输，货物专用运输（集装箱）；货物仓储（危险品除外）、装卸、配送；铁路运输代理服务（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动） |
| 主营业务 | 商品车运输 |
| 与发行人主营业 务的关系 | 系公司主营业务开展主体之一 |
| 股权结构 | 公司持股100% |

定州铁达2020年度和2021年1-6月经天健会计师事务所审计的主要财务数据如下：

单位：元

| 财务指标 | 2021年1-6月/2021.6.30 | 2020年度/2020.12.31 |
|------|---------------------|-------------------|
| 总资产 | 47,885,772.77 | 47,026,468.24 |
| 净资产 | 23,885,092.11 | 22,934,580.52 |
| 净利润 | 950,511.59 | 2,913,330.74 |

3、重庆主元多式联运有限公司

| | |
|-----------------|---|
| 成立时间 | 2018年12月6日 |
| 法定代表人 | 邱红阳 |
| 注册资本 | 15,800.00万元 |
| 实收资本 | 15,800.00万元 |
| 注册地/主要生产 经营地 | 重庆市沙坪坝区土主镇月台路16号附8号 |
| 经营范围 | 道路普通货运、道路货运专用运输（以上两项须取得相关行政许可或审批后方可从事经营）；国际货运代理；联运服务；货物运输代理；仓储服务（不含危险化学品）；物流信息咨询服务；包装服务；企业管理咨询；货物及技术进出口；利用互联网零售汽车及其零配件；汽车及零配件维修服务；机械设备租赁；汽车销售；汽车租赁（须取得相关行政许可或审批后方可从事经营）；二手车经纪；再生资源回收（须取得相关行政许可或审批后方可从事经营）；洗车服务；停车服务；房屋租赁；物业管理（以上范围国家法律、法规禁止经营的不得经营；国家法律、法规规定应经审批而未获审批前不得经营） |
| 主营业务 | 在用车运输 |

| | |
|-------------|---------------|
| 与发行人主营业务的关系 | 系公司主营业务开展主体之一 |
| 股权结构 | 公司持股 100% |

主元联运 2020 年度和 2021 年 1-6 月经天健会计师事务所审计的主要财务数据如下：

单位：元

| 财务指标 | 2021 年 1-6 月/2021.6.30 | 2020 年度/2020.12.31 |
|------|------------------------|--------------------|
| 总资产 | 190,474,929.72 | 106,702,146.20 |
| 净资产 | 45,077,615.67 | 46,082,873.27 |
| 净利润 | -1,005,257.60 | -2,309,347.62 |

（二）公司现有参股公司基本情况

1、重庆西部诚通物流有限公司

| | | | |
|-----------------|---|----------|--------|
| 成立时间 | 2014 年 6 月 3 日 | | |
| 法定代表人 | 刘永利 | | |
| 注册资本 | 10,000.00 万元 | | |
| 实收资本 | 10,000.00 万元 | | |
| 注册地/主要生产 经营地 | 重庆市江津区珞璜镇郭坝村芋河沟安居房小区 2-7 地块 2 号楼 | | |
| 经营范围 | 一般项目：普通货运（按许可证核定事项和期限从事经营）；国际货物运输代理（不含国际船舶代理）；货物运输代理；仓储服务（不含危险品）、物流信息咨询、装卸服务；仓储库房租赁；供应链管理及相关配套服务；动产质押物管理服务；物流方案设计、咨询服务；集装箱及其使用机具的设计、制造、销售、租赁；高新技术的开发；技术服务；技术转让；销售：有色金属、钢材、建筑材料、化工材料（不含危险化学品及易制毒物品）、起吊运输机具；货物及技术进出口业务（国家禁止和限制的除外），无船承运业务，林业产品销售，木材销售，木材加工，木材收购，物业管理（除依法须经批准的项目外，凭营业执照依法自主开展经营活动） | | |
| 主营业务 | 提供普通货运和仓储综合物流服务 | | |
| 与发行人主营业务的关系 | 同业 | | |
| 股权结构 | 股东名称 | 出资额（万元） | 出资比例 |
| | 中国物流股份有限公司 | 7,385.00 | 73.85% |
| | 三羊马（重庆）物流股份有限公司 | 2,615.00 | 26.15% |

西部诚通 2020 年度和 2021 年 1-6 月未经审计的主要财务数据如下：

单位:元

| 财务指标 | 2021年1-6月/2021.6.30 | 2020年度/2020.12.31 |
|------|---------------------|-------------------|
| 总资产 | 400,441,204.02 | 405,287,796.61 |
| 净资产 | 103,999,265.05 | 103,208,100.42 |
| 净利润 | 791,164.63 | 1,595,147.80 |

2、重庆现代物流产业股权投资基金管理有限公司

| | | | |
|-----------------|--|---------|--------|
| 成立时间 | 2015年11月11日 | | |
| 法定代表人 | 谷永红 | | |
| 注册资本 | 2,000.00万元 | | |
| 实收资本 | 2,000.00万元 | | |
| 注册地/主要生产 经营地 | 重庆市沙坪坝区土主镇土主中路199号附1-471 | | |
| 经营范围 | 股权投资管理（不得从事吸收公众存款或变相吸收公众存款、发放贷款以及证券、期货等金融业务） | | |
| 主营业务 | 股权投资 | | |
| 与发行人主营业 务的关系 | 无 | | |
| 股权结构 | 股东名称 | 出资额(万元) | 出资比例 |
| | 顺源政信（重庆）企业管理有限责任公司 | 944.00 | 47.20% |
| | 重庆国际物流枢纽园区建设有限责任公司 | 544.00 | 27.20% |
| | 重庆产业引导股权投资基金有限责任公司 | 480.00 | 24.00% |
| | 三羊马（重庆）物流股份有限公司 | 32.00 | 1.60% |

现代物流基金 2020 年度经信永中和会计师事务所（特殊普通合伙）审计和 2021 年 1-6 月未经审计的主要财务数据如下：

单位:元

| 财务指标 | 2021年1-6月/2021.6.30 | 2020年度/2020.12.31 |
|------|---------------------|-------------------|
| 总资产 | 33,994,732.51 | 38,596,742.70 |
| 净资产 | 25,346,858.73 | 28,513,221.48 |
| 净利润 | 4,177,009.14 | 8,081,572.50 |

（三）公司现有分公司基本情况

| | |
|----------|---------------------------|
| 分公司名称 | 三羊马（重庆）物流股份有限公司东瑾分公司 |
| 成立时间 | 2012年12月21日 |
| 负责人 | 邱红阳 |
| 注册地/主要生产 | 重庆市沙坪坝区土主镇土主中路199号附1-212号 |

| | |
|-------------|--|
| 经营地 | |
| 经营范围 | 许可项目：餐饮服务。（取得相关行政许可后、在许可范围内从事经营）；（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动，具体经营项目以相关部门批准文件或许可证件为准）一般项目：货物运输代理；仓储服务；货物运输信息咨询服务；联运服务；市场管理；物业管理（凭相关资质证书执业）。（以上范围国家法律、法规禁止经营的不得经营；国家法律、法规规定应经审批而未获审批前不得经营）*（除依法须经批准的项目外，凭营业执照依法自主开展经营活动） |
| 主营业务 | 提供餐饮服务；提供物流管理、仓储服务 |
| 与发行人主营业务的关系 | 系公司业务开展主体之一 |
| 股权结构 | 公司设立的分公司 |

七、发起人、持股 5%以上主要股东及实际控制人的基本情况

（一）发起人的基本情况

公司发起人为邱红阳、王金全等 15 名自然人。均为中国国籍，无境外永久居留权，基本情况如下：

| 序号 | 发起人名称 | 身份证地址 | 身份证号码 |
|----|-------|---------------|--------------------|
| 1 | 邱红阳 | 重庆市渝中区**** | 51100219660929**** |
| 2 | 王金全 | 重庆市沙坪坝区**** | 51292519510715**** |
| 3 | 马大贵 | 重庆市大渡口区**** | 51022219630616**** |
| 4 | 邱红刚 | 重庆市沙坪坝区**** | 51102719700701**** |
| 5 | 孔祥宁 | 广东省深圳市罗湖区**** | 42030019630704**** |
| 6 | 张侃 | 重庆市九龙坡区**** | 51021319760814**** |
| 7 | 刘晓利 | 重庆市渝北区**** | 51022619740920**** |
| 8 | 任敏 | 成都市青羊区**** | 51253319760604**** |
| 9 | 曾祥福 | 重庆市涪陵区**** | 51230119561221**** |
| 10 | 李刚全 | 重庆市九龙坡区**** | 51100219751027**** |
| 11 | 孔继东 | 重庆市九龙坡**** | 51021319641026**** |
| 12 | 彭红军 | 重庆市沙坪坝区**** | 51021119680531**** |
| 13 | 汤荣辉 | 重庆市江津市**** | 51022519610918**** |
| 14 | 李嵩 | 重庆市巴南区**** | 51021319710708**** |
| 15 | 朱荣江 | 重庆市大渡口区**** | 32092219681119**** |

（二）发起人控股股东、实际控制人及持股 5%以上股东的基本情况

1、控股股东、实际控制人的基本情况

发行人控股股东、实际控制人为邱红阳，本次发行前，邱红阳持有公司股份 5,015.00 万股，持股比例为 83.54%，为公司第一大股东。

邱红阳先生，董事长，1966 年 9 月出生，中国籍，无境外永久居留权。身份证号 51100219660929****。具体情况详见本招股说明书“第八节 董事、监事、高级管理人员与核心技术人员”之“一、（一）董事”。

2、持有发行人 5%以上股份的主要股东

截至本招股说明书签署日，除控股股东、实际控制人邱红阳外，持有发行人 5%以上股份的股东为渝物兴，其持有发行人 5.55% 股份。渝物兴基本情况如下：

| | | | | | |
|-------------|--|---------------|---------------|--------|-------|
| 企业名称 | 重庆渝物兴物流产业股权投资基金合伙企业（有限合伙） | | | | |
| 成立时间 | 2017 年 4 月 12 日 | | | | |
| 执行事务合伙人 | 重庆现代物流产业股权投资基金管理有限公司 | | | | |
| 认缴出资额 | 150,000 万元 | | | | |
| 实缴出资额 | 81,262.50 万元 | | | | |
| 注册地/主要生产经营地 | 重庆市沙坪坝区土主镇月台路 18 号【口岸贸易服务大厦】B1 单元 5 楼 503-56 室 | | | | |
| 经营范围 | 股权投资（不得从事吸收公众存款或变相吸收公众存款、发放贷款以及证券、期货等金融业务） | | | | |
| 主营业务 | 股权投资管理 | | | | |
| 与发行人主营业务的关系 | 无 | | | | |
| 股权结构 | 合伙人名称 | 认缴出资额 (万元) | 实缴出资额 (万元) | 实缴出资比例 | 合伙人类型 |
| | 重庆现代物流产业股权投资基金管理有限公司 | 100.00 | 62.50 | 0.08% | 普通合伙人 |
| | 重庆产业引导股权投资基金有限责任公司 | 50,000.00 | 31,250.00 | 38.46% | 有限合伙人 |
| | 重庆国际物流枢纽园区建设有限责任公司 | 99,900.00 | 49,950.00 | 61.47% | 有限合伙人 |

渝物兴 2020 年度经信永中和会计师事务所（特殊普通合伙）经审计和 2021 年 1-6 月未经审计的主要财务数据如下：

单位：元

| 财务指标 | 2021年1-6月/2021.6.30 | 2020年1-12月/2020.12.31 |
|------|---------------------|-----------------------|
| 总资产 | 881,150,648.19 | 887,521,599.09 |
| 净资产 | 881,150,648.19 | 887,501,599.09 |
| 净利润 | 786,156.21 | 41,419,794.69 |

（三）控股股东及实际控制人控制的其他企业

截至2021年6月末，除发行人外，公司控股股东、实际控制人邱红阳持有阳刚建筑95.95%股权。

报告期内，邱红阳曾持有海南宜人33.30%股权，2020年8月12日，公司控股股东、实际控制人邱红阳将持有海南宜人33.30%股权转让予邱红刚。此次股权转让后，邱红阳不再持有海南宜人股权。

重庆阳刚建筑工程有限公司基本情况如下：

| | | | |
|-----------------|---|----------|--------|
| 成立时间 | 1997年11月5日 | | |
| 法定代表人 | 张继东 | | |
| 注册资本 | 2,016万元 | | |
| 实收资本 | 2,016万元 | | |
| 注册地/主要生产 经营地 | 重庆市北部新区锦橙路5号附25号 | | |
| 经营范围 | 房屋建筑工程施工总承包贰级，土石方工程专业承包贰级；市政公用工程施工总承包叁级；机电设备安装工程专业承包叁级(按许可证核定的范围和期限经营)；销售：建筑材料（不含危险化学品），五金，交电，日用百货，汽车零部件。（以上经营范围法律、法规禁止经营的不得经营；法律、法规规定应经审批而未获审批前不得经营）** | | |
| 主营业务 | 房屋建筑施工 | | |
| 股权结构 | 股东名称 | 出资额（万元） | 出资比例 |
| | 邱红阳 | 1,934.40 | 95.95% |
| | 邱红刚 | 81.60 | 4.05% |

阳刚建筑2020年度和2021年1-6月未经审计的主要财务数据如下：

单位：元

| 财务指标 | 2021年1-6月/2021.6.30 | 2020年1-12月/2020.12.31 |
|------|---------------------|-----------------------|
| 总资产 | 17,042,713.87 | 17,139,825.64 |
| 净资产 | 9,146,442.57 | 9,222,754.73 |
| 净利润 | -76,312.16 | -135,006.43 |

（四）控股股东和实际控制人直接或间接持有发行人的股份不存在质押或其他有争议的情况

截至本招股说明书签署日，公司控股股东、实际控制人持有的公司股份不存在质押或者其他有争议的情况。

八、发行人股本情况

（一）本次发行前后股本情况

本次发行前公司总股本为 6,003 万股，本次拟公开发行 2,001 万股，占发行后总股本的比例为 25.00%。本次发行全部为公司公开发行新股，不安排公司股东公开发售股份。本次发行前后公司的股本结构如下：

| 序号 | 股东名称 | 发行前 | | 发行后 | |
|----|---------------------------|------------|--------|------------|--------|
| | | 持股数量（股） | 持股比例 | 持股数量（股） | 持股比例 |
| 1 | 邱红阳 | 50,150,000 | 83.54% | 50,150,000 | 62.66% |
| 2 | 重庆渝物兴物流产业股权投资基金合伙企业（有限合伙） | 3,330,000 | 5.55% | 3,330,000 | 4.16% |
| 3 | 广西青蓝地和投资管理中心（有限合伙） | 2,000,000 | 3.33% | 2,000,000 | 2.50% |
| 4 | 宁波梅山保税港区道康珩木投资合伙企业（有限合伙） | 1,500,000 | 2.50% | 1,500,000 | 1.87% |
| 5 | 吴银剑 | 500,000 | 0.83% | 500,000 | 0.62% |
| 6 | 何涛 | 500,000 | 0.83% | 500,000 | 0.62% |
| 7 | 王金全 | 350,000 | 0.58% | 350,000 | 0.44% |
| 8 | 马大贵 | 300,000 | 0.50% | 300,000 | 0.37% |
| 9 | 邱红刚 | 250,000 | 0.42% | 250,000 | 0.31% |
| 10 | 潘文婷 | 200,000 | 0.33% | 200,000 | 0.25% |
| 11 | 任敏 | 200,000 | 0.33% | 200,000 | 0.25% |
| 12 | 张侃 | 200,000 | 0.33% | 200,000 | 0.25% |
| 13 | 李刚全 | 150,000 | 0.25% | 150,000 | 0.19% |
| 14 | 曾祥福 | 150,000 | 0.25% | 150,000 | 0.19% |
| 15 | 彭红军 | 50,000 | 0.08% | 50,000 | 0.06% |

| | | | | | |
|-----------|--------|----------------------|----------------|----------------------|----------------|
| 16 | 汤荣辉 | 50,000 | 0.08% | 50,000 | 0.06% |
| 17 | 孔继东 | 50,000 | 0.08% | 50,000 | 0.06% |
| 18 | 朱荣江 | 50,000 | 0.08% | 50,000 | 0.06% |
| 19 | 许萍 | 33,250 | 0.06% | 33,250 | 0.04% |
| 20 | 李许文堂 | 8,500 | 0.01% | 8,500 | 0.01% |
| 21 | 李诗雨 | 8,250 | 0.01% | 8,250 | 0.01% |
| 22 | 社会公众股东 | -- | -- | 20,010,000 | 25.00% |
| 合计 | | 60,030,000.00 | 100.00% | 80,040,000.00 | 100.00% |

（二）本次发行前的前十名股东情况

| 序号 | 股东名称 | 持股数量（股） | 持股比例 |
|----|---------------------------|------------|--------|
| 1 | 邱红阳 | 50,150,000 | 83.54% |
| 2 | 重庆渝物兴物流产业股权投资基金合伙企业（有限合伙） | 3,330,000 | 5.55% |
| 3 | 广西青蓝地和投资管理中心（有限合伙） | 2,000,000 | 3.33% |
| 4 | 宁波梅山保税港区道康珩木投资合伙企业（有限合伙） | 1,500,000 | 2.50% |
| 5 | 吴银剑 | 500,000 | 0.83% |
| 6 | 何涛 | 500,000 | 0.83% |
| 7 | 王金全 | 350,000 | 0.58% |
| 8 | 马大贵 | 300,000 | 0.50% |
| 9 | 邱红刚 | 250,000 | 0.42% |
| 10 | 潘文婷 | 200,000 | 0.33% |
| | 任敏 | 200,000 | 0.33% |
| | 张侃 | 200,000 | 0.33% |

（三）本次发行前的前十名自然人股东及其在发行人处担任的职务

本次发行前，公司前十名自然人股东及其在公司任职情况如下：

| 序号 | 股东名称 | 持股数量（股） | 持股比例 | 在本公司任职 |
|----|------|------------|--------|---------|
| 1 | 邱红阳 | 50,150,000 | 83.54% | 董事长、总经理 |
| 2 | 吴银剑 | 500,000 | 0.83% | 无 |
| 3 | 何涛 | 500,000 | 0.83% | 无 |
| 4 | 王金全 | 350,000 | 0.58% | 无 |
| 5 | 马大贵 | 300,000 | 0.50% | 副总经理 |

| | | | | |
|----|-----|---------|-------|--------------------|
| 6 | 邱红刚 | 250,000 | 0.42% | 董事 |
| 7 | 潘文婷 | 200,000 | 0.33% | 无 |
| 8 | 任敏 | 200,000 | 0.33% | 董事、副总经理 |
| 9 | 张侃 | 200,000 | 0.33% | 董事、董事会秘书、副总经理、财务总监 |
| 10 | 李刚全 | 150,000 | 0.25% | 董事 |
| | 曾祥福 | 150,000 | 0.25% | 无 |

（四）国有股份和外资股份持股情况

本次发行前，公司不存在国有股份和外资股份。

（五）股东中的战略投资者持股及其简况

本次发行前，公司股东中无战略投资者持股情况。

（六）本次发行前各股东间的关联关系及关联股东的各自持股比例

本次发行前，公司股东间存在的关联关系具体情况如下：

控股股东、实际控制人邱红阳持有 5,015.00 万股，占公司发行前总股本的 83.54%。股东邱红刚为邱红阳之胞弟，邱红刚持有公司股份 25.00 万股，占公司发行前总股本的 0.42%。

股东许萍为原股东李嵩之配偶，持有公司股份 3.325 万股，占公司发行前总股本的 0.06%。股东李许文堂为李嵩、许萍之子，未达到完全民事行为能力人的法定年龄，属限制民事行为能力人，在其限制民事行为能力期间，由其法定监护人许萍代为行使股东权利，其持有公司股份 0.850 万股，占公司发行前总股本的 0.01%。股东李诗雨为原股东李嵩与前妻之女，持有公司股份 0.825 万股，占公司发行前总股本的 0.01%。

本次发行前，公司股东之间除存在上述关联关系外，不存在其他关联关系。

（七）本次发行前股东所持股份的流通限制和自愿锁定股份的承诺

具体详见本招股说明书“重大事项提示”之“一、股东关于发行前所持股份流通限制、自愿锁定股份的承诺”。

九、发行人内部职工股、工会持股、职工持股会持股、信托持股、委托持股或股东数量超过 200 人的情况

截至本招股说明书签署日，发行人未曾有工会持股、职工持股会持股、信托持股、委托持股或股东数量超过 200 人的情形，亦不存在股权争议或潜在纠纷。发行人现有股东不存在属于信托计划、契约型私募基金和资产管理计划等三类股东的情形。

十、发行人员工及其社会保障情况

（一）发行人员工基本情况

报告期内，公司员工人数及变化情况如下：

| 日期 | 2021.6.30 | 2020.12.31 | 2019.12.31 | 2018.12.31 |
|-------|-----------|------------|------------|------------|
| 人数(人) | 807 | 871 | 882 | 889 |

此外，公司存在部分临时性岗位使用劳务派遣用工的情形，发行人通过与具备劳务派遣经营许可证的公司签订劳务派遣合同，在司机、保洁等临时性岗位上使用劳务派遣人员。截至 2021 年 6 月 30 日，公司劳务派遣用工总人数为 66 人。

（二）发行人员工构成情况

截至 2021 年 6 月 30 日，公司员工具体构成情况如下：

1、员工专业结构

| 专业构成 | 人数(人) | 占员工总数比例 |
|------|-------|---------|
| 生产人员 | 632 | 78.31% |
| 销售人员 | 25 | 3.10% |
| 管理人员 | 150 | 18.59% |
| 合计 | 807 | 100.00% |

2、员工受教育程度

| 学历 | 人数(人) | 占员工总数比例 |
|---------|-------|---------|
| 本科及以上学历 | 87 | 10.78% |
| 专科 | 312 | 38.66% |
| 专科以下 | 408 | 50.56% |

| | | |
|----|-----|---------|
| 合计 | 807 | 100.00% |
|----|-----|---------|

3、员工年龄分布

| 年龄区间 | 人数（人） | 占员工总数比例 |
|---------------|-------|---------|
| 30岁以下（不含30岁） | 221 | 27.39% |
| 30-40岁（不含40岁） | 348 | 43.12% |
| 40-50岁（不含50岁） | 160 | 19.83% |
| 50岁以上 | 78 | 9.67% |
| 合计 | 807 | 100.00% |

（三）发行人执行社会保障制度、医疗制度及住房公积金制度情况

1、社会保障制度和住房公积金制度的执行情况

公司按照《中华人民共和国劳动法》、《中华人民共和国劳动合同法》等相关法律法规及地方性劳动政策的规定，与公司员工签订劳动合同或聘用协议。公司按照《中华人民共和国社会保险法》、《住房公积金管理条例》等国家相关法律法规及地方相关规定，已全面执行社会保险和住房公积金制度，按期为员工缴纳基本养老保险、医疗保险、工伤保险、生育保险、失业保险和住房公积金。

2、发行人及其子公司社会保险缴纳、住房公积金缴纳情况

（1）发行人及其子公司社会保险缴纳情况

报告期内，发行人为在册员工缴纳各项社会保险的情况如下：

单位：人

| 项目 | | 2021.6.30 | 2020.12.31 | 2019.12.31 | 2018.12.31 |
|-------|----------------|-----------|------------|------------|------------|
| 员工人数 | | 807 | 871 | 882 | 889 |
| 实缴人数 | | 799 | 869 | 872 | 818 |
| 差异人数 | | 8 | 2 | 10 | 71 |
| 未缴纳原因 | 已离职但社保关系未转出 | 4 | -- | 1 | 1 |
| | 原单位未停保，后续已按期缴纳 | -- | -- | 9 | 7 |
| | 新入职，后续已按期缴纳 | 4 | 2 | -- | 16 |
| | 退休返聘 | -- | -- | -- | 19 |
| | 大学实习生 | -- | -- | -- | 4 |

| | | | | |
|----|----|----|----|----|
| 兼职 | -- | -- | -- | 24 |
|----|----|----|----|----|

（2）发行人及其子公司住房公积金缴纳情况

报告期内，发行人为在册员工缴纳住房公积金的情况如下：

单位：人

| 项目 | 2021.6.30 | 2020.12.31 | 2019.12.31 | 2018.12.31 | |
|-------|----------------|------------|------------|------------|----|
| 员工人数 | 807 | 871 | 882 | 889 | |
| 实缴人数 | 801 | 867 | 871 | 827 | |
| 差异人数 | 6 | 4 | 11 | 62 | |
| 未缴纳原因 | 已离职但住房公积金关系未转出 | 5 | -- | 11 | 6 |
| | 原单位未停保，后续已按期缴纳 | -- | -- | -- | 2 |
| | 新入职，后续已按期缴纳 | 1 | 4 | -- | 8 |
| | 退休返聘 | -- | -- | -- | 18 |
| | 大学实习生 | -- | -- | -- | 4 |
| | 兼职 | -- | -- | -- | 24 |

报告期内，发行人及其子公司的社会保险及住房公积金的缴费基数均按照当地的规定执行，符合当地社会保险及住房公积金缴纳基数的相关规定。

3、发行人及其子公司取得的社会保险、住房公积金合规证明

根据公司、子公司及分公司所在地社会保险主管部门出具的证明，报告期内该等主体不存在因违反社会保险、住房公积金相关规定被行政处罚记录。

4、公司控股股东、实际控制人出具承诺

公司控股股东、实际控制人邱红阳出具了《关于社会保险和住房公积金被追缴的承诺函》，承诺“公司若因缴纳社会保险和住房公积金的事由被有关社会保险和住房公积金部门处罚或追缴，本人承诺由本人无条件承担相应之责任，包括但不限于缴纳补缴费用、滞纳金、罚款等。”

（四）发行人薪酬情况

1、公司员工薪酬制度

为充分调动员工的工作积极性，促进公司健康发展，同时为规范薪酬管理，公司制定了相应的薪酬制度及绩效考核办法，对公司薪酬设计的原则、范围、岗位与薪酬对应关系、薪酬调整机制、薪酬保密、薪酬核算和支付日期等内容进行了明确。

公司员工的薪酬基本组成为基本工资+绩效工资+津贴补贴+年终奖金+五险一金+其他福利。公司为员工依法缴纳养老保险、失业保险、医疗保险、生育保险、工伤保险以及住房公积金等福利费用，每年组织员工进行体检，每逢法定节假日根据具体情况给员工发放福利。

2、各级别、各类岗位员工收入水平、大致范围及与当地平均工资水平比较情况

报告期内，各级别及各类岗位员工平均收入情况如下：

单位：万元/年

| 年度 | 2021年1-6月 | 2020年度 | 2019年度 | 2018年度 |
|--------------------|-----------|--------|--------|--------|
| 各级别员工收入水平 | | | | |
| 高层员工 | 10.00 | 23.54 | 22.33 | 30.82 |
| 中层员工 | 6.75 | 14.33 | 14.68 | 13.16 |
| 基层员工 | 3.34 | 7.24 | 8.80 | 8.20 |
| 各岗位员工收入水平 | | | | |
| 生产人员 | 4.26 | 7.61 | 9.32 | 8.31 |
| 销售人员 | 4.26 | 7.20 | 8.47 | 8.95 |
| 管理人员 | 4.16 | 9.49 | 9.61 | 11.35 |
| 研发人员 | 6.19 | 13.25 | 13.51 | 12.02 |
| 全体员工年度平均收入水平 | | | | |
| 全体员工 | 4.26 | 7.91 | 9.36 | 8.78 |
| 发行人员所在主要地区年度人均工资水平 | | | | |
| 重庆市 | 未披露 | 5.57 | 5.48 | 5.26 |

注：2021年1-6月，员工收入水平仅统计了上半年薪酬发放情况。

报告期内，公司各级别员工、各岗位员工薪酬水平基本稳定。2020年受新冠

疫情，公司2020年2月-3月实行轮岗轮休制度导致薪酬减少，以致2020年全员人均收入水平有所下降，但随着疫情得到有效控制，公司经营情况逐步恢复。在复工后，公司薪酬支出随业务逐步正常开展，趋于正常。总体而言，公司员工薪酬水平与公司发展规模基本匹配。

报告期内，公司员工人均薪酬水平高于重庆市统计局公布城镇私营单位平均工资水平。公司员工薪酬体现了公司对于员工正常劳动付出的合理回报。

3、公司未来薪酬制度及水平变化趋势

公司已建立了完善的薪酬管理制度，并将继续坚持具有竞争力的薪酬和福利政策，进一步完善绩效考核制度，并充分保障绩效考核制度的有效执行，最大限度地调动员工的工作积极性和创造性。同时，公司会根据全社会用工薪酬的水平及变动趋势适时、适度地调整员工的平均薪酬水平，维持关键岗位员工稳定，实现人力资源的可持续发展，保障员工合法权益。

4、职工薪酬核算与相关科目变动情况的匹配性

| 人员类型 | 对应科目 | 2021年1-6月 | | |
|------|------|-----------|--------|------------|
| | | 金额（万元） | 年度平均人数 | 人均收入（万元/人） |
| 生产人员 | 间接成本 | 3,073.67 | 722 | 4.26 |
| 管理人员 | 管理费用 | 532.31 | 128 | 4.16 |
| 销售人员 | 销售费用 | 115.01 | 27 | 4.26 |
| 研发人员 | 研发费用 | 55.73 | 9 | 6.19 |
| 人员类型 | 对应科目 | 2020年度 | | |
| | | 金额（万元） | 年度平均人数 | 人均收入（万元/人） |
| 生产人员 | 间接成本 | 5,584.42 | 734 | 7.61 |
| 管理人员 | 管理费用 | 1,204.72 | 127 | 9.49 |
| 销售人员 | 销售费用 | 237.62 | 33 | 7.20 |
| 研发人员 | 研发费用 | 119.21 | 9 | 13.25 |
| 人员类型 | 对应科目 | 2019年度 | | |
| | | 金额（万元） | 年度平均人数 | 人均收入（万元/人） |
| 生产人员 | 间接成本 | 6,690.02 | 718 | 9.32 |
| 管理人员 | 管理费用 | 1,259.46 | 131 | 9.61 |
| 销售人员 | 销售费用 | 372.88 | 44 | 8.47 |

| | | | | |
|------|------|----------|--------|------------|
| 研发人员 | 研发费用 | 121.61 | 9 | 13.51 |
| 人员类型 | 对应科目 | 2018 年度 | | |
| | | 金额（万元） | 年度平均人数 | 人均收入（万元/年） |
| 生产人员 | 间接成本 | 5,653.66 | 680 | 8.31 |
| 管理人员 | 管理费用 | 1,259.85 | 111 | 11.35 |
| 销售人员 | 销售费用 | 286.47 | 32 | 8.95 |
| 研发人员 | 研发费用 | 108.19 | 9 | 12.02 |

注：2021 年 1-6 月，员工收入水平仅统计了上半年薪酬发放情况。

上表可见，随着公司业务规模增长，2018 年度-2019 年度职工薪酬的变动与各类人员薪酬变动基本均呈增长态势。2020 年受新冠疫情，公司 2020 年 2 月-3 月实行轮岗轮休制度导致薪酬减少，以致 2020 年各类人员薪酬呈现下降趋势。但随着疫情得到有效控制，公司经营情况逐步恢复。在复工后，公司薪酬支出随业务逐步正常开展，趋于正常。总体而言，职工薪酬变动与各类人员薪酬变动趋势基本一致。

十一、控股股东、实际控制人、主要股东、董事、监事、高级管理人员及相关中介机构等相关责任主体的重要承诺及履行情况

（一）股份流动限制、自愿锁定股份的承诺

详见本招股说明书“重大事项提示”之“一、股东关于发行前所持股份流通限制、自愿锁定股份的承诺”。

（二）关于减少和规范关联交易的承诺

为规范和减少关联交易，保护公司及其他股东权益，公司控股股东、实际控制人邱红阳承诺如下：

“除已在首次公开发行股票并上市的申请材料中披露的情形外，本人与公司不存在其他关联交易。

本人将尽量避免与公司之间发生关联交易；对于确有必要且无法回避的关联交易，均按照公平、公允和等价有偿的原则进行，交易价格按市场公认的合理价格确定，并履行相关法律法规、规范性文件及公司制度规定的关联交易审批程序及信息披露义务，在审议涉及本人事项的关联交易时，本人将履行回避义务，切

实保护公司及其他中小股东利益。

本人保证严格遵守法律法规和中国证券监督管理委员会、证券交易所有关规范性文件及发行人《公司章程》和《关联交易管理制度》等规定，决不以委托管理、借款、代偿债务、代垫款项或者其他任何方式占用公司的资金或其他资产，不利用控股股东的地位谋取不当的利益，不进行有损发行人及其他股东的关联交易。

如违反上述承诺与公司及其子公司进行交易，而给公司及其子公司造成损失，由本人承担赔偿责任。”

（三）关于避免同业竞争的承诺

为避免与公司之间将来可能发生同业竞争，公司控股股东、实际控制人邱红阳出具《关于避免同业竞争的承诺函》，郑重承诺：

“1、本人及本人控制的除发行人及其子公司之外的其他公司或其他组织，不存在在中国境内外直接或间接投资其他与发行人及其子公司相同、类似或在任何方面构成竞争的公司或者其他经济组织，不存在从事与发行人及其子公司相同或类似的业务或活动。

2、本人及本人控制的其他公司或其他组织将不在中国境内外以任何形式从事与发行人及其子公司现有相同或类似业务或活动，包括不在中国境内外投资、收购、兼并与发行人及其子公司现有主要业务有直接竞争的公司或者其他经济组织。

3、若发行人及其子公司今后从事新的业务领域，则本人及本人控制的其他公司或其他组织将不在中国境内外以控股方式，或以参股但拥有实质控制权的方式从事与发行人及其子公司新的业务领域有直接竞争的业务或活动，包括在中国境内外投资、收购、兼并与发行人及其子公司今后从事的新业务有直接竞争的公司或者其他经济组织。

4、如若本人及本人控制的其他公司或其他组织出现与发行人及其子公司有直接竞争的经营业务情况时，发行人及其子公司有权以优先收购或委托经营的方式将相竞争的业务集中到发行人及其子公司经营。

5、本人承诺不以发行人及其子公司股东的地位谋求不正当利益，进而损害发行人及其子公司其他股东的权益。

以上声明与承诺自本人签署之日起正式生效。此承诺为不可撤销的承诺，如因本人及本人控制的公司或其他组织违反上述声明与承诺而导致发行人及其子公司的权益受到损害的，则本人同意向发行人及其子公司承担相应的损害赔偿责任。”

（四）关于稳定股价的承诺

详见本招股说明书“重大事项提示”之“二、上市后稳定股价的预案与承诺”。

（五）关于填补即期回报的承诺

详见本招股说明书“重大事项提示”之“三、关于填补即期回报的措施和承诺”。

（六）关于招股说明书不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏承诺

详见本招股说明书“重大事项提示”之“四、关于招股说明书不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏承诺”。

第六节 业务和技术

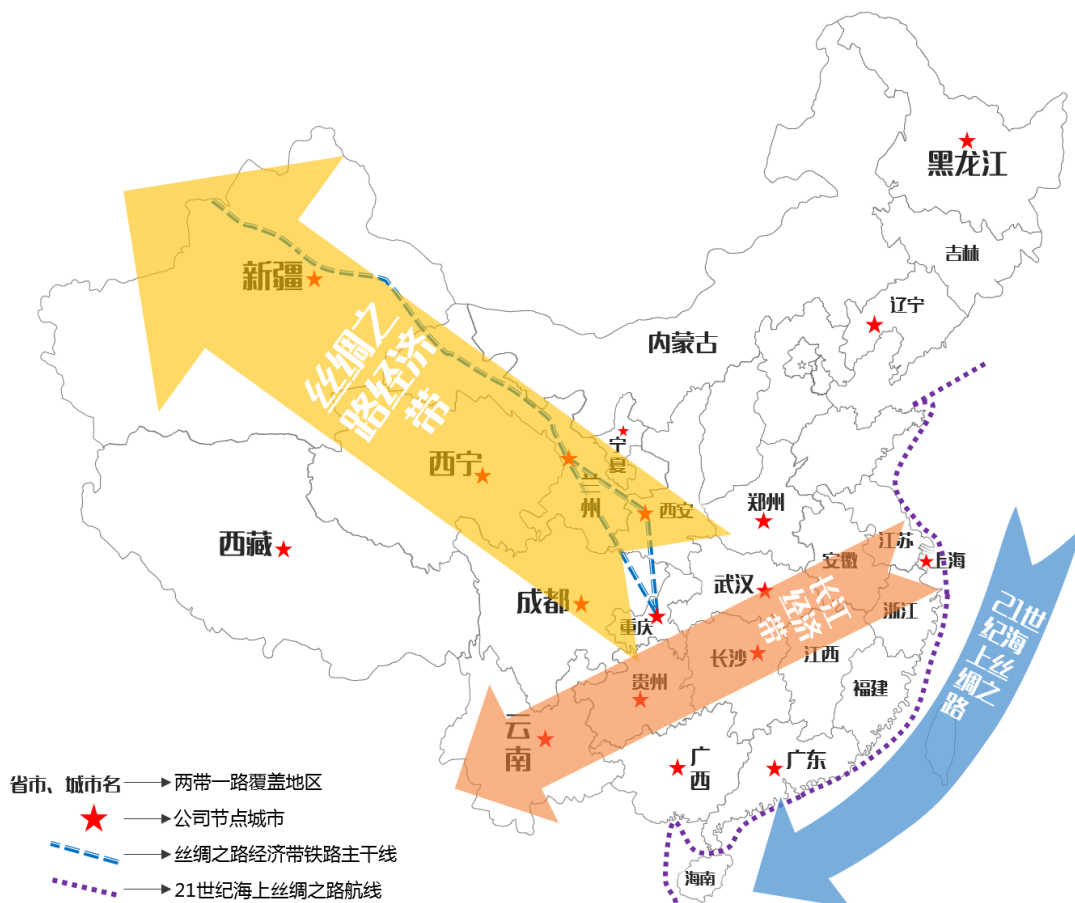
一、发行人主营业务及主要服务基本情况

（一）主营业务概述

公司是一家主要通过公铁联运方式为汽车行业和啤酒、饮料、洗涤用品等非汽车行业提供综合服务的第三方物流企业。公司以物流节点为标准化作业单元，充分依托铁路长距离、大批量、安全环保的优势，融入信息化技术手段，构建起以铁路为核心的多式联运物流网络，利用网络内不同节点的拆分组合，匹配多样化需求，为客户提供集物流方案设计、集合分拨、货物装卸等全方位、一体化的综合物流服务。

公司目前业务涵盖以整车、啤酒饮料洗涤用品等快速消费品为运输标的的全程物流服务及基于公铁联运所涉及的不同运输方式之间转换、铁路场站及区域分拨仓库作业所必要的装卸、转驳等两端作业服务。公司自成立以来，主营业务未发生重大变化。2018年至2020年，发行人汽车整车全程物流服务运输数量分别为13.67万台、20.03万台和22.06万台，整体保持持续增长。两端装卸作业服务量为331.89万台、382.74万台和381.82万台，约占汽车整车公铁联运装卸作业总量的28.61%、29.13%和30.94%。

公司以信息化、网络化为基础，以智能型交通为目标，已建立起比较完善的交通运输体系，基本形成以铁路运输为核心，以公路运输为骨干，以物流辅助服务为节点，层次分明，协调发展的物流运输体系。公司以汽车主机厂所在地为枢纽，形成贯穿东西南北，连接全国各地的交通运输网；建成以重庆为龙头，以柳州、西安、兰州、乌鲁木齐等为支点，串联“一带一路”沿线节点城市，横贯中西部地区，联系亚欧大陆的流通大通道。



公司通过多年行业深耕，赢得国内众多汽车主机厂信任并建立长期合作关系，公司服务的品牌包括长安汽车、长安福特、东风小康、上汽通用五菱、一汽大众、东风日产、比亚迪、长城、广汽本田、上海大众、北京现代等。同时依托于公司在铁路站点周边完善的物流基地网络布局和丰富的公铁联运经验，公司亦积极开拓其他第三方物流企业基于公铁联运衍生的两端作业服务，公司现已成为国铁集团旗下商品汽车物流专业服务公司中铁特货主要两端作业供应商之一。此外公司持续拓展在用车、快消品等非新车业务，已与神州租车、瓜子二手车、百威啤酒、纳爱斯、娃哈哈等知名客户建立长期、稳定合作关系，未来非新车运输将成为公司物流业务的重要组成部分。

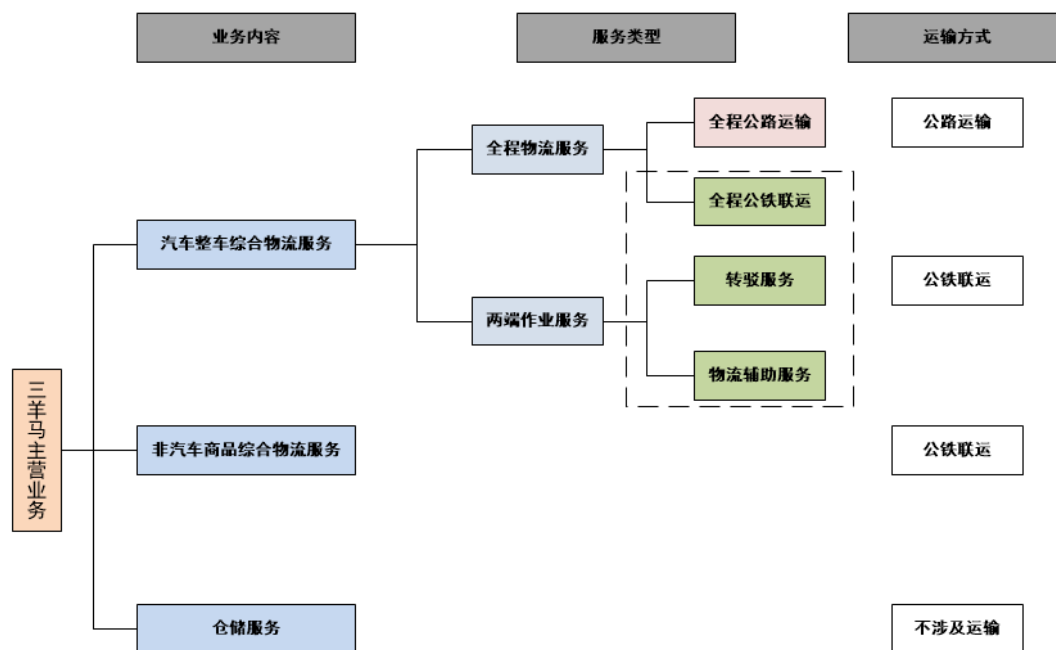


凭借高质量、高效率的服务，公司实力得到业界多方认可。公司为中国物流与采购联合会理事单位，是中国物流与采购联合会认证的“AAAA级”物流企

业。荣获了汽车物流行业十年突出贡献企业、第三届汽车物流贡献企业、汽车物流创新奖等多项荣誉。此外，公司多次获得下游客户的嘉奖，包括长安民生物流授予的“特殊贡献奖”、百威英博授予的“最佳物流供应商”、中铁特货授予的“优秀配送企业”等荣誉。

（二）主要服务

根据运输商品的不同和服务类别的差异，公司主营业务可分为汽车整车综合物流服务、非汽车商品综合物流服务和仓储服务。其中汽车整车综合物流服务根据作业环节的不同，又可具体细分为全程物流服务和两端作业服务。全程物流服务根据运输方式的不同又可细分为全程公铁联运和全程公路运输。两端作业服务根据是否与运输相关可细分为转驳服务和物流辅助服务。



报告期内，公司主营业务收入构成如下：

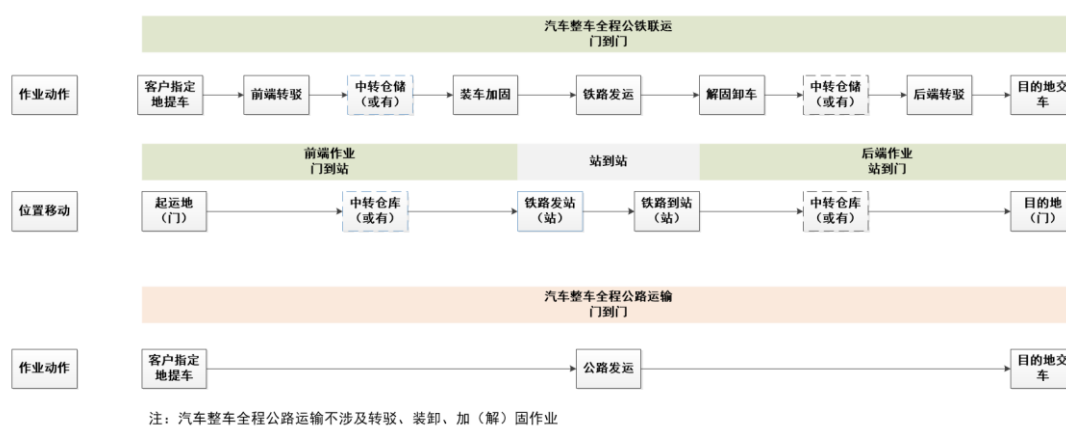
单位：万元

| 项目 | 2021年1-6月 | | 2020年度 | | 2019年度 | | 2018年度 | |
|--------------|-----------|--------|-----------|--------|-----------|--------|-----------|--------|
| | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 |
| 1、汽车整车综合物流服务 | 39,628.09 | 85.67% | 72,586.91 | 85.12% | 78,371.75 | 86.69% | 69,652.63 | 85.47% |
| (1) 全程物流服务 | 20,764.65 | 44.89% | 33,138.45 | 38.86% | 31,795.24 | 35.17% | 27,654.72 | 33.93% |
| ① 全程公铁联运 | 16,525.61 | 35.73% | 25,383.67 | 29.77% | 23,456.74 | 25.95% | 26,569.99 | 32.60% |
| ② 全程公路运输 | 4,239.03 | 9.16% | 7,754.77 | 9.09% | 8,338.49 | 9.22% | 1,084.74 | 1.33% |

| | | | | | | | | |
|-----------------|------------------|----------------|------------------|----------------|------------------|----------------|------------------|----------------|
| (2) 两端作业服务 | 18,863.45 | 40.78% | 39,448.46 | 46.26% | 46,576.51 | 51.52% | 41,997.90 | 51.53% |
| ①转驳服务 | 10,638.46 | 23.00% | 20,143.32 | 23.62% | 24,295.71 | 26.87% | 23,798.91 | 29.20% |
| ②物流辅助服务 | 8,224.99 | 17.78% | 19,305.14 | 22.64% | 22,280.80 | 24.64% | 18,199.00 | 22.33% |
| 2、非汽车商品综合物流服务 | 6,008.00 | 12.99% | 11,543.93 | 13.54% | 10,997.12 | 12.16% | 10,917.32 | 13.40% |
| 3、仓储服务 | 620.90 | 1.34% | 1,147.78 | 1.35% | 1,038.52 | 1.15% | 927.31 | 1.14% |
| 主营业务收入合计 | 46,256.99 | 100.00% | 85,278.62 | 100.00% | 90,407.39 | 100.00% | 81,497.26 | 100.00% |

1、汽车整车综合物流服务

公司从设立以来一直以整车物流运输为核心，通过多年行业深耕，积累丰富的行业经验，具有较强的行业专注度。公司承接客户订单后，根据发运规模、发运车型、发运里程、公司现有运力情况等设计相应物流方案，通过铁路、公路等多种运输方式优化组合，完成整车由生产所在地或客户指定起始地运送至客户指定地的一站式物流服务。公司通过不同运输方式的优化组合、有效衔接，在保证货物及时、安全交付的基础上，尽可能的为客户降低物流成本。公司汽车整车综合物流服务的主要流程如下：



公司整车运输优势在于通过不同运输方式组合的多式联运，由于涉及不同运输方式的转换，必然比通过单一运输工具下的运输增加了相应的作业环节和作业次数，比如短驳运输、货物装卸、短时仓储等。因此，如何缩短在不同运输方式、运输环节之间转换时间是多式联运提高效率的关键。得益于公司在多式联运方面丰富的经验积累、网点布局等资源优势，公司客户亦将其自身开展的商品车物流联运过程中的两端作业工作交由公司完成。

因此，根据是否为客户提供“门到门”运输服务，公司汽车整车综合物流业务下又可细分为全程物流服务和两端作业服务。

（1）全程物流服务

全程物流服务是指客户提出运输需求，公司设计相应物流方案，通过铁路、公路等多种运输方式优化组合，完成整车下线生产场地或客户指定起始地运送至汽车经销商处或客户指定地的一站式物流服务。包括车辆运输、装卸、加固、配送等作业环节。

全程物流服务根据运输方式的不同，又可细分为全程公铁联运和全程公路运输两类。公司全程物流服务的品牌包括长安铃木、长安福特、东风小康、奇瑞汽车、神州租车等。其中奇瑞汽车主要通过公路方式发运，长安铃木、长安福特、东风小康等其他全程物流客户主要通过公铁联运方式发运。

（2）两端作业服务

两端作业服务是指为客户的多式联运过程实现在不同物流场站、不同物流环节无缝转换的作业服务。包括：a、前端作业：将整车从客户指定起始地配送、装载至指定火车站点的作业服务；b、后端作业：将到火车站点的货物卸载、配送至客户指定地点的作业服务；c、站内作业：火车站场地内的不同位置间整车的短驳、仓储作业服务；d、已经驶离汽车下线生产场地的商品车的二次转运。

由于铁路运输仅能实现商品在火车站之间的位移，公铁联运必然涉及不同运输方式和运输环节之间的转换对接，对应的运输环节主要包括“门到站”、“站到站”和“站到门”三部分。其中“站到站”铁路发运部分由中铁特货垄断经营，“门到站”和“站到门”运输环节及场站内作业涉及的装卸、加（解）固、中转仓储、前端转驳和后端转驳等两端作业内容由发行人或其他第三方物流公司完成。

其中装卸、加（解）固、中转仓储等以人工为主的作业统称为物流辅助服务，前端转驳和后端转驳等以短途运输为主的作业统称为转驳服务。物流辅助服务和转驳服务统称为两端作业服务。

2、非汽车商品综合物流服务

依托公司在整车物流运输方面积累的丰富物流经验以及构建的完善物流网络，公司将业务向普通货物运输领域延伸，为啤酒、饮料等快速消费品生产客户提供集物流方案设计、货物运输、装卸、搬运等一站式综合物流服务。公司非汽

车商品综合物流服务的客户包括百威啤酒、纳爱斯、娃哈哈等。

3、仓储服务

公司仓储管理服务即利用自建库房、场地，为客户提供货物储存、保管、装卸搬运及配送服务。公司以专业的仓储信息系统为支撑，通过规范的仓库管理能力、先进的仓库管理系统、高效的仓库作业能力，为客户提供仓储管理综合服务。

二、发行人所处行业的基本情况

根据中国证监会颁布的《上市公司行业分类指引》（2012年修订版），公司所处行业门类为“G 交通运输、仓储和邮政业”，公司业务所处行业为“G58 装卸搬运和运输代理业”；根据国家统计局颁布的《国民经济行业分类》（GB/T4754-2017），公司业务所处行业为“G58 多式联运和运输代理业”。

（一）行业主管部门、监管体制及行业政策

1、行业主管部门及监管体制

（1）行业主管部门

公司是一家以整车物流运输为核心业务的第三方物流企业，由于业务环节较多，涉及多个部门管辖。其中，国家发改委负责行业的宏观管理，主要负责研究拟订物流行业发展战略、方针政策和总体规划。交通运输部、工信部、商务部、海关总署以及各级政府的相应职能部门对物流行业中各环节进行协同监管。

2005年，为加强对全国现代物流工作的综合组织协调，促进现代物流全面快速协调健康发展，经国务院批准，建立全国现代物流工作部级联席会议制度，国家发改委为联席会议牵头单位，包括了国家发展改革委、商务部、铁道部、交通部、信息产业部、民航总局、公安部、财政部、海关总署、工商总局、税务总局、质检总局、国家标准委、中国物流与采购联合会、中国交通运输协会共15个部门和单位。全国现代物流工作部级联席会议主要负责全面掌握全国现代物流发展情况，分析发展中存在的问题；综合协调涉及现代物流发展的政策、战略和规划；统筹推进现代物流标准化、信息化、统计指标体系、人才培养等基础性工作；指导各省、自治区、直辖市人民政府及其职能部门的现代物流工作；协调解决涉及相关部门的有关问题，促进部门协作配合，实现信息共享，建立长效机制，

全面推进现代物流工作。

（2）行业协会

汽车物流行业和商贸物流行业的指导和服务职能由行业相关协会承担。与这两个物流行业关系较紧密的协会主要有中国物流与采购联合会和中国交通运输协会。

中国物流与采购联合会是经国务院批准设立的物流与采购行业综合性社团组织，主要职责是推动中国物流业的发展，推动政府与企业采购事业的发展，推动生产资料流通领域的改革与发展，完成政府委托交办事项。汽车物流分会和公路货运分会是中国物流与采购联合会下属的两个分会，负责推动汽车物流与公路货运物流的可持续发展。目前，公司为中国物流与采购联合会汽车物流分会理事单位。

中国交通运输协会由国家发展与改革委员会主管，是国内最早成立的全国性行业协会之一，主要任务是促进在交通运输和物流两方面的在研究咨询、国际交流与合作、人才培养。

2、行业主要法律法规及产业政策

（1）行业内主要监管法律法规

| 序号 | 主要法律法规及部门规章 | 发布部门 | 发布时间 |
|----|-----------------------------|---------|------------|
| 1 | 中华人民共和国道路交通安全法（2021年修正） | 全国人大常委会 | 2021年4月29日 |
| 2 | 铁路安全管理条例 | 国务院 | 2013年8月17日 |
| 3 | 中华人民共和国铁路法（2015年修正） | 全国人大常委会 | 2015年4月24日 |
| 4 | 中华人民共和国道路交通安全法实施条例（2017年修正） | 国务院 | 2017年10月7日 |
| 5 | 中华人民共和国公路法（2017年修正） | 全国人大常委会 | 2017年11月4日 |
| 6 | 中华人民共和国道路运输条例（2019年修订） | 国务院 | 2019年3月2日 |
| 7 | 道路货物运输及站场管理规定（2019年修正） | 交通运输部 | 2019年6月20日 |

（2）行业内主要产业政策

| 序号 | 产业政策 | 发布/编制单位 | 发布时间 | 主要内容 |
|----|------|---------|------|------|
|----|------|---------|------|------|

| 序号 | 产业政策 | 发布/编制单位 | 发布时间 | 主要内容 |
|----|--------------------------------|-----------|---------|---|
| 1 | 物流业发展中长期规划（2014-2020年） | 国务院 | 2014年9月 | 加快多式联运设施建设，构建能力匹配的集疏运通道，配备现代化的中转设施，建立多式联运信息平台。构建与铁路、机场和公路货运站能力匹配的公路集疏运网络系统。发展海铁联运、铁水联运、公铁联运、陆空联运，加快推进大宗散货水铁联运、集装箱多式联运，积极发展干支直达和江海直达等船舶运输组织方式，探索构建以半挂车为标准荷载单元的铁路驮背运输、水路滚装运输等多式联运体系 |
| 2 | 全国流通节点城市布局规划（2015-2020年） | 商务部等10个部门 | 2015年5月 | 确定2015-2020年“3纵5横”全国骨干流通大通道体系，明确划分国家级、区域级和地区级流通节点城市 |
| 3 | 交通运输部国家发展和改革委员会关于开展多式联运示范工程的通知 | 交通部、发改委 | 2015年6月 | 先期开展15个多式联运示范工程建设，形成具有典型示范意义和带动作用的多式联运枢纽场站、组织模式、信息系统以及多式联运承运人 |
| 4 | 关于加快实施现代物流重大工程的通知 | 发改委 | 2015年8月 | 重点开展多式联运工程：建设现代化的中转联运设施，包括港口的铁路和公路转运货场、集疏运设施、铁路集装箱中心站、内陆城市和港口的集装箱场站建设等 |
| 5 | 加强物流短板建设促进有效投资和居民消费的若干意见 | 发改委等10部委 | 2016年2月 | 支持重要港口、枢纽机场，重点推动建设一批专用铁路、公路进港项目；组织开展多式联运示范工程，推广公、铁、水联运；研究制定有关多式联运服务标准和规则，探索在重点行业领域实行“一票到底”的物流服务 |
| 6 | 交通运输科技“十三五”发展规划 | 交通部 | 2016年3月 | 将货物多式联运系统优化与监测、多式联运“一单制”运营组织、多式联运转运装备和辅助机具列为运输服务领域重点研发方向 |
| 7 | 关于促进二手车便利交易的若干意见 | 国务院 | 2016年3月 | 营造二手车自由流通的市场环境；进一步完善二手车交易登记管理；加快完善二手车流通信息平台；加强二手车市场主体信用体系建设；优化二手车交易税收政策加大金融服务支持力度；积极推动二手车流通模式创新；完善二手车流通制度体系建设 |
| 8 | 关于推动交通提质增效提升供给服务能力的实施方案 | 发改委、交通部 | 2016年6月 | 大力推广多式联运模式，实现运输组织的无缝衔接，发挥不同运输方式的组合优势，提高运输效率，降低社会物流成本 |
| 9 | 营造良好市场环境推动交通物流融合发展实施方案的通知 | 发改委 | 2016年6月 | 支持有实力的运输企业向多式联运经营人、综合物流服务商转变，整合物流资源，向供应链上下游延伸。重点推进多式联运甩挂、企业联盟及无车承运甩挂等模式发展 |

| 序号 | 产业政策 | 发布/编制单位 | 发布时间 | 主要内容 |
|----|---------------------------|-----------|----------|--|
| 10 | 综合运输服务“十三五”发展规划 | 交通部 | 2016年7月 | 以多式联运为突破口，充分挖掘多式联运在整合资源、降本增效、节能减排等方面的巨大潜能，推动建设国家多式联运系统 |
| 11 | 物流业降本增效专项行动方案(2016-2018年) | 发改委 | 2016年9月 | 完善支撑物流高效运行设施和标准体系，降低物流企业运输收费；大力发展铁水联运、公铁联运、陆空联运等先进运输组织方式，发挥铁路、水运干线运输优势 |
| 12 | 车辆运输车治理工作方案 | 交通部等多部门 | 2016年10月 | 加强对车辆运输车生产、改装、销售和使用的全过程监管，通过综合治理，基本消除车辆运输车违规运营现象，标准车型在汽车商品车物流行业得到普遍应用 |
| 13 | 推进物流大通道建设行动计划（2016—2020年） | 交通部等多部门 | 2016年12月 | 优化网络货运结构，着力推进通道内铁路货运、内河水运发展，加强公路繁忙区段扩能改造，连通重点沿边口岸，补齐交通基础设施短板，合理引导铁路和内河水运在长距离、低附加值货物运输的分担比例稳步提升；改善节点服务功能，以联运枢纽所在城市为核心，推动建设一批影响力大、辐射带动力强的货运枢纽（物流园区），并配套完善城市对外运输通道、强化城市内重点港站枢纽集疏运体系建设；提升货运组织水平，重点强化多式联运及同一运输方式干支运输的协同高效 |
| 14 | 重庆市现代物流业发展“十三五”规划 | 重庆市人民政府 | 2016年12月 | 抓住建设中国（重庆）自由贸易试验区、中新（重庆）战略性互联互通示范项目重大机遇，充分发挥我市处在“一带一路”和长江经济带联节点的区位优势，全面提升物流业对内对外开放的深度和广度，打造内陆国际物流枢纽；建设多式联运体系。加快重庆西部现代物流园、重庆航空物流园、南彭贸易物流基地和果园港、珞璜港、龙头港、新田港进出通道建设，完善仓储、加工、装卸配套设施，完善口岸、安全等监管功能，着力打造“3+4”多式联运平台支撑体系 |
| 15 | 关于进一步鼓励开展多式联运工作的通知 | 交通部等18个部门 | 2016年12月 | 培育多式联运经营企业。组织开展多式联运示范工程建设，积极培育具有跨运输方式货运组织能力并承担全程责任的企业开展多式联运经营 |
| 16 | “十三五”现代综合交通运输体系发展规划 | 国务院 | 2017年2月 | 着力打造丝绸之路经济带国际运输走廊；按照无缝衔接要求，优化货运枢纽布局，推进多式联运型和干支衔接型货运枢纽（物流园区）建设，加快推进一批铁路物流基地、港口物流枢纽、航空转运中心、快递物流园区等规划建设和设施改造 |
| 17 | 新一代人工智能发展规划 | 国务院 | 2017年7月 | 加强智能化装卸搬运、分拣包装、加工配送等智能物流装备研发和推广应用，建设深度感知智能仓储系统，提升仓储运营管 |

| 序号 | 产业政策 | 发布/编制单位 | 发布时间 | 主要内容 |
|----|--------------------------------|--------------------|----------|--|
| | | | | 理水平和效率 |
| 18 | 国务院办公厅关于进一步推进物流降本增效促进实体经济发展的意见 | 国务院办公厅 | 2017年8月 | 大力推广集装箱多式联运，积极发展厢式半挂车多式联运，有序发展驮背运输，力争2017年年内开通驮背多式联运试验线路；大力发展公路甩挂运输；完善铁路货运相关信息系统，加强多式联运信息交换 |
| 19 | 国务院办公厅关于积极推进供应链创新与应用的指导意见 | 国务院办公厅 | 2017年10月 | 推动感知技术在制造供应链关键节点的应用，促进全链条信息共享，实现供应链可视化。推进机械、航空、船舶、汽车、轻工、纺织、食品、电子等行业供应链体系的智能化，加快人机智能交互、工业机器人、智能工厂、智慧物流等技术和装备的应用，提高敏捷制造能力 |
| 20 | 铁路“十三五”发展规划 | 发改委、交通部、国家铁路局、铁总公司 | 2017年11月 | 加快发展多式联运和铁路现代物流。发展适应“门到门”、多式联运、国际互联互通运输等货运成套技术装备，不断提高适应重载、集装箱、特种运输等货运装备水平 |
| 21 | 关于全面深入推进绿色交通发展的意见 | 交通部 | 2017年11月 | 到2020年，初步建成布局科学、生态友好、清洁低碳、集约高效的绿色交通运输体系，客货运输结构持续优化，铁路和水运在大宗货物长距离运输中承担的比重进一步提高 |
| 22 | 交通运输行业质量提升行动实施方案 | 交通部 | 2017年12月 | 深入推进运输装备标准化工程，提升货物多式联运换装设备、运载单元和装卸机械标准化水平。加强运输安全保障能力建设，推进铁路、公路、水路、民航等多式联运发展，以多式联运示范工程为依托，推动运输服务设施改善，组织模式创新，服务规则制定，提升服务质量。加强综合交通枢纽场站的集约化建设，实现各种运输方式场站设施“无缝衔接” |
| 23 | 关于印发《知识产权重点支持产业目录（2018年本）》的通知 | 国家知识产权局 | 2018年1月 | 将货物多式联运明确为国家重点发展和亟需知识产权支持的重点产业 |
| 24 | 关于深入推进车辆运输车治理工作的通知 | 交通部、公安部、工信部 | 2018年5月 | 加强超限运输车辆行驶公路管理，保障公路设施和人民生命财产安全 |
| 25 | 2018-2020年货运增量行动方案 | 铁总公司 | 2018年7月 | 挖掘既有通道潜力，加大购置成本，满足货运增量运输需要，进一步提升运输能力；其次，降低物流成本，大力推进铁路专用线建设，消除物流中间环节，实现各种交通运输方式无缝衔接 |
| 26 | 推进运输结构调整三年行动计划（2018-2020年） | 国务院 | 2018年9月 | 以推进大宗货物运输“公转铁、公转水”为主攻方向，不断完善综合运输网络，切实提高运输组织水平，减少公路运输量， |

| 序号 | 产业政策 | 发布/编制单位 | 发布时间 | 主要内容 |
|----|---------------------------------------|---------------|---------|---|
| | | | | 增加铁路运输量，提升主要物流通道干线铁路运输能力，加快建设现代综合交通运输体系 |
| 27 | 完善促进消费体制机制实施方案（2018—2020年） | 国务院 | 2018年9月 | 实施汽车销售管理办法，打破品牌授权单一模式，鼓励发展共享型、节约型、社会化的汽车流通体系。深入推进汽车平行进口试点。全面取消二手车限迁政策，便利二手车交易 |
| 28 | 进一步优化供给推动消费平稳增长促进形成强大国内市场的实施方案(2019年) | 国家发改委、工信部、民政部 | 2019年1月 | 加快繁荣二手车市场。进一步落实全面取消二手车限迁政策，严防限迁政策出现回潮。对二手车经销企业销售二手车，落实适用销售旧货的增值税政策，依照3%征收率减按2%征收增值税 |
| 29 | 关于推动物流高质量发展促进形成强大国内市场的意见 | 发改委 | 2019年2月 | 发挥政府投资的示范带动作用，引导各类社会资本加大对公铁、铁水、空陆等不同运输方式的转运场站和“不落地”装卸设施等的投入力度，提高一体化转运输能力和货物快速换装便捷性，破解制约物流整体运作效率提升的瓶颈。推动具备条件的物流园区引入铁路专用线。加强入港铁路专用线等基础设施短板建设，支持铁路专用线进码头，打通公铁水联运衔接“最后一公里”，实现铁路货运场站与港口码头、前方堆场等的无缝衔接 |
| 30 | 推动重点消费品更新升级畅通资源循环利用实施方案（2019-2020年） | 发改委、生态环境部、商务部 | 2019年6月 | 全面完善二手车流通管理政策。坚决取消二手车限迁政策，支持条件成熟地区开展二手车出口；大力提升二手车便利交易水平 |
| 31 | 国务院办公厅关于加快发展流通促进商业消费的意见 | 国务院 | 2019年8月 | 释放汽车消费潜力。实施汽车限购的地区要结合实际，探索推行逐步放宽或取消限购的具体措施。有条件的地方对购置新能源汽车给予积极支持。促进二手车流通，进一步落实全面取消二手车限迁政策，大气污染防治重点区域应允许符合在用排放标准二手车在本省（市）内交易流通 |
| 32 | 交通强国建设纲要 | 中共中央、国务院 | 2019年9月 | 到2020年，完成决胜全面建成小康社会交通建设任务和“十三五”现代综合交通运输体系发展规划各项任务，为交通强国建设奠定坚实基础。从2021年到本世纪中叶，分两个阶段推进交通强国建设。到2035年，基本建成交通强国。现代化综合交通体系基本形成，人民满意度明显提高，支撑国家现代化建设能力显著增强；拥有发达的快速网、完善的干线网、广泛的基础网，城乡区域交通协调发展达到新高度；基本形成“全国123出行交通圈”和“全球123 |

| 序号 | 产业政策 | 发布/编制单位 | 发布时间 | 主要内容 |
|----|------------------------|----------|---------|--|
| | | | | 快货物流圈”。到本世纪中叶，全面建成人民满意、保障有力、世界前列的交通强国。基础设施规模质量、技术装备、科技创新能力、智能化与绿色化水平位居世界前列，交通安全水平、治理能力、文明程度、国际竞争力及影响力达到国际先进水平，全面服务和保障社会主义现代化强国建设，人民享有美好交通服务 |
| 33 | 关于新时代推进西部大开发形成新格局的指导意见 | 中共中央、国务院 | 2020年5月 | 积极实施中新（重庆）战略性互联互通示范示范项目。完善北部湾港口建设，打造具有国际竞争力的港口群，加快培育现代海洋产业，积极发展向海经济。积极发展多式联运，加快铁路、公路与港口、园区连接线建设。强化沿江铁路通道运输能力和港口集疏运体系建设。依托长江黄金水道，构建陆海联运、空铁联运、中欧班列等有机结合的联运服务模式和物流大通道 |
| 34 | 内河航运发展纲要 | 交通部 | 2020年5月 | 发展经济高效的江海联运和多式联运。完善江海直达运输发展相关政策和技术标准，形成江海直达、江海联运有机衔接的江海运输物流体系，提高江海运输服务水平。加强信息资源共享，加快技术标准和服务规则统一，大力发展以港口为枢纽、“一单制”为核心的多式联运 |
| 35 | 关于进一步降低物流成本的实施意见 | 发改委、交通部 | 2020年5月 | 中央和地方财政加大对铁路专用线、多式联运场站等物流设施建设的资金支持力度，研究制定铁路专用线进港口设计规范，促进铁路专用线进港口、进大型工矿企业、进物流枢纽。持续推进长江航道整治工程和三峡翻坝综合转运体系建设，进一步提升长江等内河航运能力。加快推动大宗货物中长距离运输“公转铁”、“公转水” |

（二）行业概况

1、物流行业市场概况

物流是指物品从供应地到接收地的实体流动过程，根据实际需要，将运输、储存、装卸、搬运、包装、流通加工、配送、回收、信息处理等基本功能实施有机的结合。

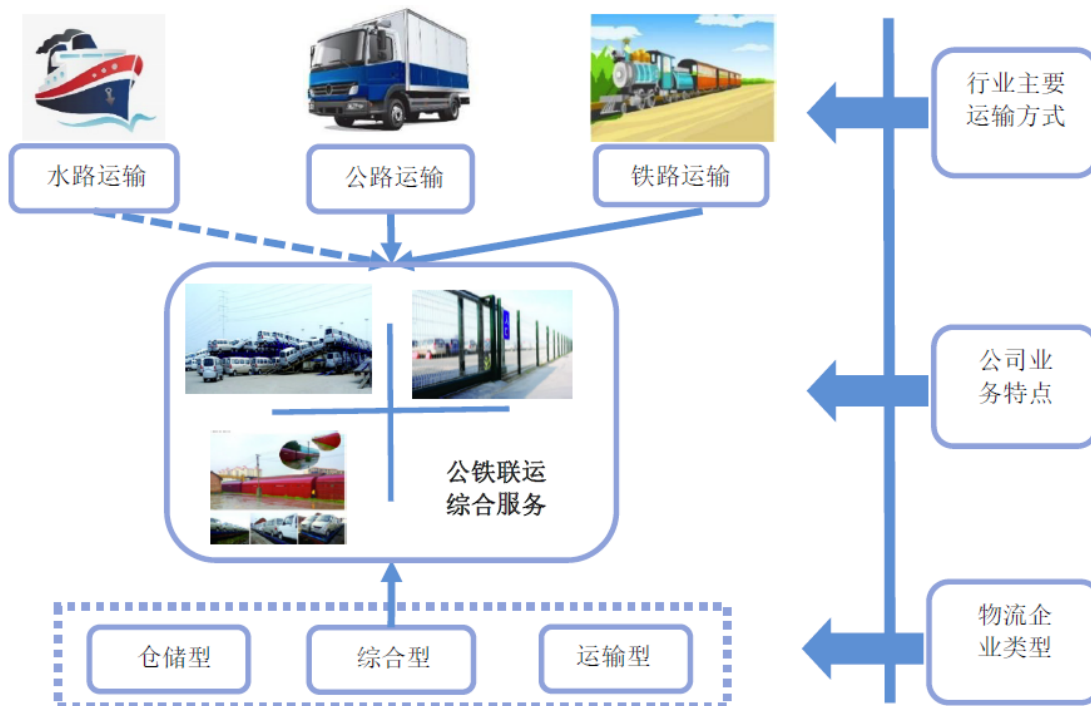
物流行业原本只是制造业的一个环节，但日益复杂的资源整合需求使得现代物流行业逐步走向专业化并独立发展。物流行业发展至今，由于经济活动对物流效率的要求越来越高，导致行业内部的分工也在不断加快。根据运输方式和运输

工具的不同，物流可分为公路运输、铁路运输、水路运输和航空运输。

随着现代国民经济和专业化分工的不断发展，单一的铁路、公路、水路运输或者不同运输方式的简单组织已经不能满足现代企业对成本、安全、效率的物流需求。一票货物通过公路、铁路、水路等两种以上的运输方式完成运输已非常普遍，专业化的多式联运服务作为第三方物流服务的方式随之应运而生。根据《国家标准（物流术语）》（GB/T18354-2006）多式联运是指：联运经营者受托运人、收货人或旅客的委托，为委托人实现两种或两种以上运输方式的全程运输以及提供相关运输物流辅助服务的活动。多式联运以不同的交通运输方式和信息技术为基础，在满足物品流通需求的同时，提高运输效率与运输质量来满足客户对商品运输的专业化、定制化的需求，将服务全过程的系统总成本降到最低水平，成为现代物流网络运作的主体和纽带。

同时按照服务对象的不同，物流企业又可以分为通用型物流企业和专业服务型物流企业。前者可以提供跨行业的物流服务，涉及物流产品的种类较多；后者则是基于某行业产品的特性，提供专业的物流服务，如汽车物流、IT 物流、钢铁物流、石化物流等。根据国家质检总局和国家标准委员会联合发布的《物流企业分类与评估指标》（GB/T18354），按照业务类型的不同，物流企业共分为三类：运输型、仓储型和综合服务型。

根据运输方式分类标准和业务类型分类标准，公司属于主要通过公铁联运方式，为汽车行业和商贸行业提供综合服务的第三方物流企业。



2、公司所在细分物流市场的发展概况

(1) 汽车物流市场概况

汽车物流是物流领域的重要组成部分，具有与其他物流种类所不同的特点，是一种复杂程度较高的物流活动，须按照客户订单对交货期、交货地点、品质保证等的要求进行快速响应和准时配送。根据《汽车物流术语》(GB/T31152-2014)，汽车物流是指汽车整车、原材料、零部件、售后服务备件，从供应地向接收地的实体流动过程。根据实际需要，将运输、储存、装卸、搬运、包装、流通加工、配送、信息处理等基本功能实施有机结合。汽车物流在汽车产业链中起到桥梁和纽带的作用。汽车物流是实现汽车产业价值流顺畅流动的根本保障。

从服务对象角度考虑，汽车物流可以分为整车物流、零部件物流和售后备件物流。公司主营业务是以整车物流为核心，为整车提供全程物流和两端作业综合物流服务。整车物流又可细分为商品车物流和在用车物流。

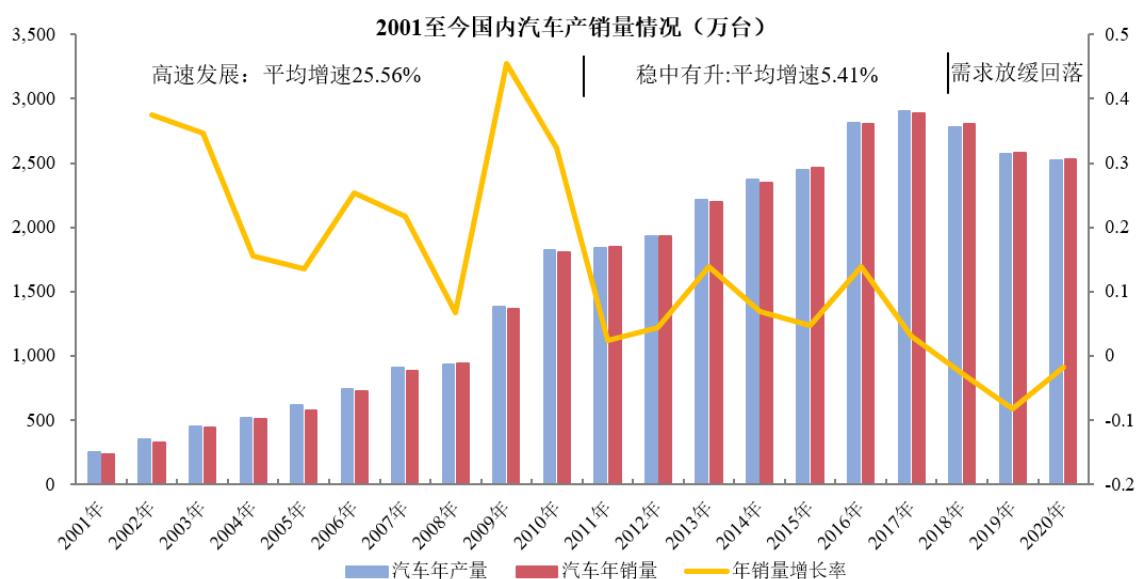
①商品车物流

A、商品车物流发展现状

汽车产销是汽车物流行业的服务主体，其市场规模及变化情况直接影响着汽车物流行业的发展变化。根据中国汽车工业协会数据显示，中国汽车产量由 2008

年 932 万辆上升至 2020 年的 2,531.10 万辆，产销率基本都维持在 98% 到 102% 之间。2010 年之前汽车产业增长速度达到 25.56%，2010 年到 2017 年处于增速回落的过程，年均增长速度只有 5.41%。经济发展是我国汽车产业发展的根本原因。随着经济不断发展和壮大，我国的消费结构也在发生变化。在解决了温饱问题后，居民消费由原来的吃穿为主的生存性消费向住、行、教育、旅游等方向发展。汽车成为出行的重要工具，走进普通百姓的生活。强大的市场需求保证了汽车销量持续稳定增长。

2017 年我国汽车产销量创立新高。2018 年，我国汽车累计产销 2,780.92 万辆和 2,808.06 万辆，同比下降 4.16% 和 2.76%。其中乘用车产销 2,352.94 万辆和 2,370.98 万辆，同比下降 5.15% 和 4.08%。2018 年汽车行业出现首次下滑，主要原因是：a、宏观经济因素方面：GDP 缓降、经济结构延续分化趋势、投资和消费双下降、中美贸易摩擦等；b、市场因素方面：2017 年购置税优惠提前释放购车需求、二手车销售冲击、国家第六阶段机动车污染物排放标准实施等因素导致汽车销售受到一定压力。



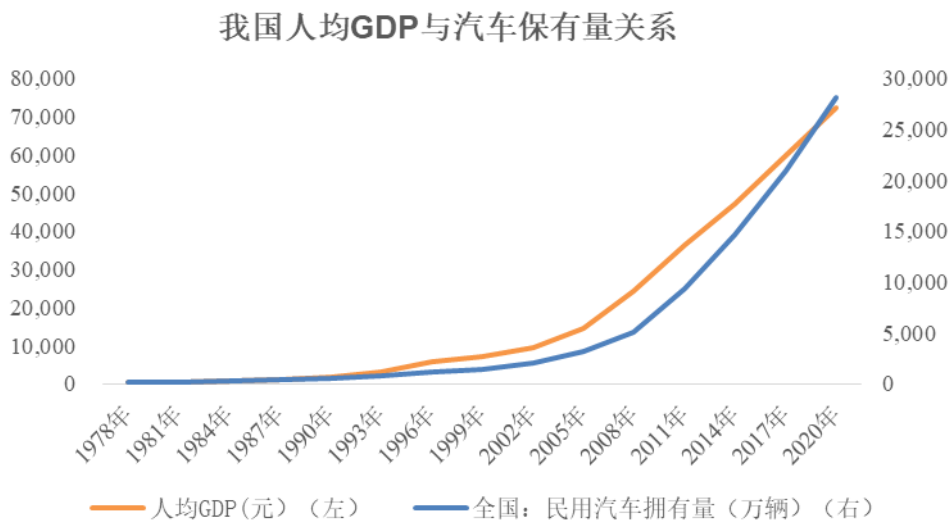
数据来源：中国汽车工业协会

从长期来看，新车销售放缓是必然趋势。但预计未来较长时间内，每年仍将保持超过 2,500 万台的新车销量。汽车产销规模的变化将必然影响汽车物流市场的变化。

B、未来发展趋势

a、汽车消费量仍将保持长期增长

自改革开放以来，我国经济快速发展，人均 GDP 保持了较快增长，从 1978 年的 385 元增加到 2020 年的 72,447 元。与此同时，我国的汽车保有量也跟随人均 GDP 不断提升。如下图所示：

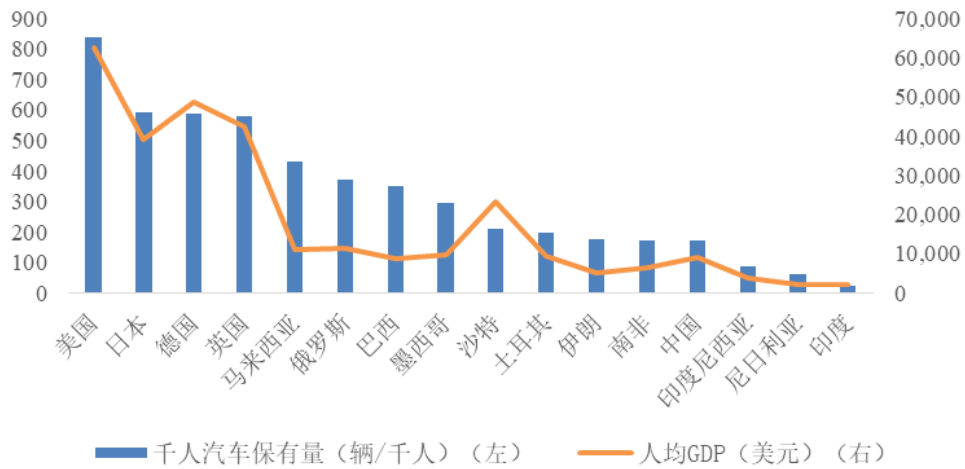


资料来源：国家统计局

虽然我国近两年汽车销量增长有所波动，但从全球角度看，未来我国的汽车销售空间仍然很大。

根据世界银行公布的全球部分国家 2019 年千人汽车保有量及人均 GDP 数据来看，千人汽车保有量总体与人均 GDP 呈正相关，但通过比较与中国人均 GDP 相近的国家可以发现，中国的千人汽车保有量处于较低水平，不及马来西亚、俄罗斯和巴西等国家的二分之一，这说明未来中国汽车消费需求仍存在较大增长空间。

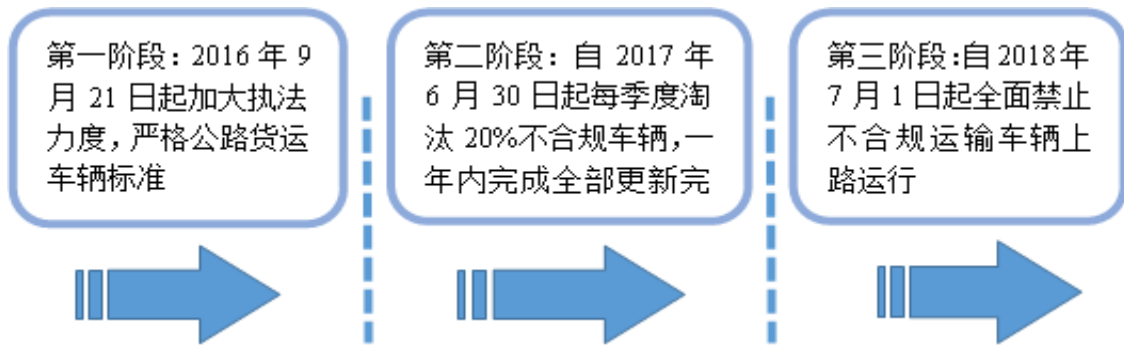
全球部分国家2019年千人保有量及人均GDP



资料来源：世界银行，wind

b、公路合规整治，铁、水路运输迎来扩张契机

长期以来，公路运输以其灵活、方便、快速响应等特点，尤其是能实现“门到门”运输的优势，占据着我国商品车运输市场主要份额。但在正常情况下，公路运输的成本高、货损多，尤其是单挂车实现大批量运输较为困难，而且公路运输单台车的排放大，污染重，不利于环境保护，同时轿运车多为改装车辆，安全隐患较大，对公路破坏程度较高。2016年7月国家发布强制性国家标准《汽车、挂车及汽车列车外廓尺寸、轴荷及质量限值》(GB1589-2016)，随后《车辆运输车治理工作方案》相继出台，要求汽车物流企业合规合法运输车辆，“双排变单排，单排变标准”，使单次运输车辆由原来的22-25台减少为6-9台。整个治理周期为2016年9月21日至2018年6月30日，共一年零9个月。2018年7月1日起按照新国标全面实施。

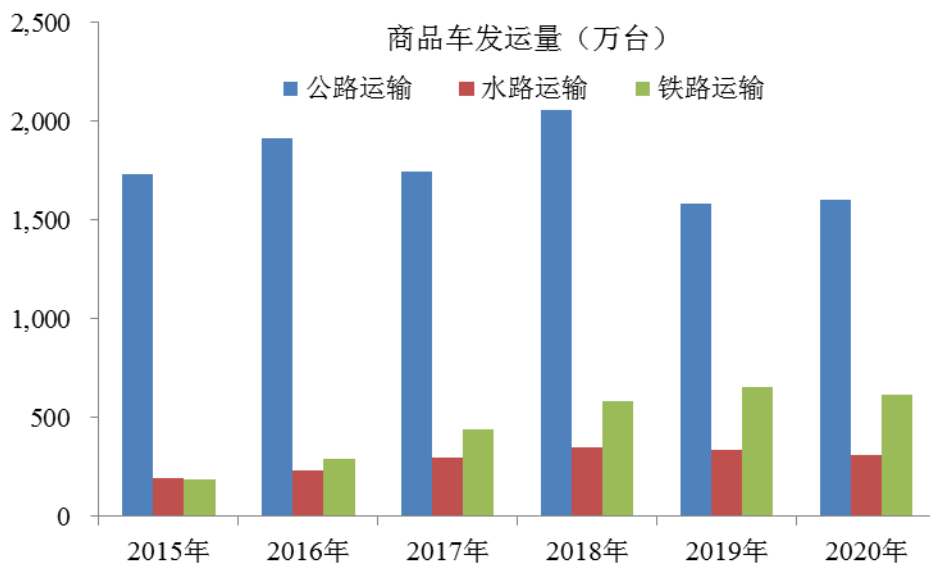


轿运车治理之前，由于运输车辆普遍超限超载导致运价机制被破坏，公路运

价低，铁水运价优势难以体现。2018年7月1日以后，违规车得到全面禁止，轿运车单车装载能力大幅减弱，公路运价逐步上调，尤其对800公里以上中长距离的影响更为显著，铁水长距离运输的价格优势将得到凸显。

在国内汽车市场产销量增幅双双收窄的背景下，汽车行业竞争加剧，各大汽车厂商降低物流成本已是必然趋势，公路运输成本的上涨使其不得不重新规划物流方案，将更具成本优势的水运及铁路作为长距离保障性运输。发展整车多式联运已成为当前乘用车企的重要任务，应不断提升铁路、水路运输能力，提高乘用车长途运输的铁路、水路运输比例，充分发挥综合运输体系中各种运输方式的比较优势，从而降低物流成本。

对于水运，受限于自身条件，水运在未来汽车物流行业中虽仍会保持增长，但不会占据主导地位。对于铁路而言，铁公联运、铁水联运将是打破制约铁路、公路以及水路继续发展的重要手段，也是国家鼓励多式联运发展的政策导向，从相互竞争转变为优势互补、协同发展，才是未来汽车物流发展的方向。



数据来源：中国物流与采购联合会汽车物流分会

目前，国内汽车物流三大运输形式中公路运输份额最高，在干线运输方面，公路运输份额达到70%以上。在公路治超大限后，由于铁、水路运输具有安全经济、远距离、大批量等优点，最终将引导企业更多地选择铁、水路运输方式，其需求势必会进一步增加。这将为具有多式联运优势的第三方物流企业提供更多的市场份额。

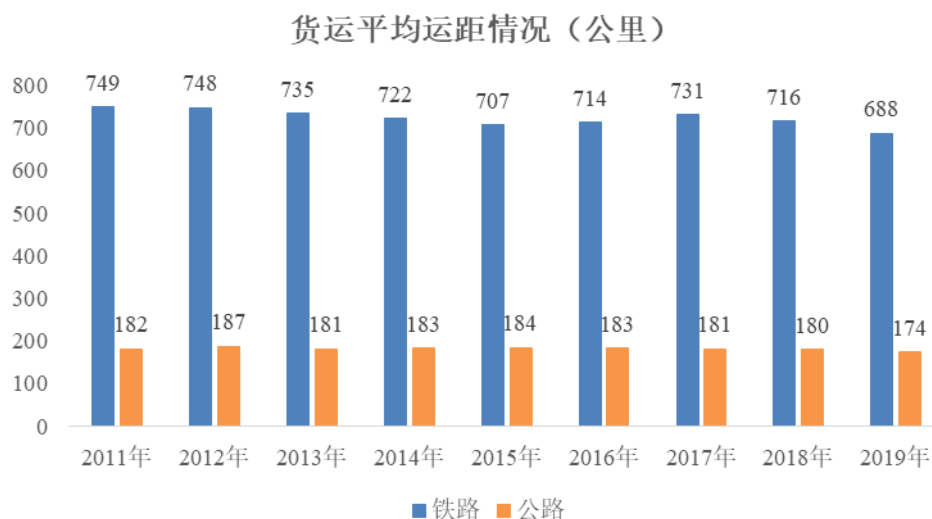
三种整车运输方式优劣势比较如下：

| 运输方式 | 优点 | 缺点 | 适用范围 |
|------|-----------------------|----------------------|-------------------|
| 铁路运输 | 速度快、费用低、运量大、连续性好、安全环保 | 灵活性较差、需要进行二次分拨 | 长距离、大批量运输 |
| 公路运输 | 方便、机动灵活、速度最快 | 运费较贵、运量较小、污染大、安全隐患较大 | 内陆地区短途运输 |
| 水路运输 | 费用最低、运量最大 | 速度最慢、灵活性差、受天气影响较大 | 长距离、大批量长江沿线及进出口运输 |

三种运输方式各具特点，且具有一定的互补效应。但就整车物流运输而言，是以整车作为物流服务标的物，需要按照客户对交货期、交货地点的要求进行快速响应。而水路运输与其他两种运输方式相比，在及时性和交货地点上存在天然劣势。在国内整车运输方面，公路、铁路运输更具优势，特别是针对采取公铁联运的多式联运方式。

A) 铁路在长距离、大批量方面优势明显

不同的运输方式有自身适用的运输距离，根据国家统计局统计，2011-2019年，我国公路运输、铁路运输货物运距如下图：



数据来源：国家统计局

整车物流运输每台车的平均运距基本均在 1,000 公里以上，采取铁路运输相比公路运输更具优势。

目前商品车铁路运输主要采用 JSQ5 型商品汽车运输专用车和 JSQ6 型双层凹底商品汽车运输专用车进行运输，单个车厢可装载 8 至 14 辆汽车，铁路运输

为 29 辆编组，单次可实现约 300 辆汽车运输。而公路运输方面，随着《车辆运输车治理工作方案》等政策的相继出台，要求汽车物流企业合规合法运输车辆，“双排变单排，单排变标准”，使单次运输车辆由原来的 22-25 台减少为 6-9 台。

相比公路运输而言，铁路运输在大批量运输上更具优势。通过铁路运输，有助于减少主机厂生产库存压力，提升运输效率。

为加快车辆周转率降低库存及降低仓储费用，越来越多的汽车生产厂家青睐于选择将大批量的商品车从主机厂通过铁路干线发运至后端火车站场周边的专用汽车中转库，再根据各地经销商需求运送至各个网点。通过铁路一次运输实现大批量商品车的转运，而通过设立中转库充当蓄水池，增加整车厂的制造弹性，满足下游经销商及时配送的需求。这样的模式既解决商品车多数量、长距离运输问题，又弥补铁路运输较比公路运输时效滞后以及公路运输受天气变化运量不稳定等问题。未来随着铁路布局网络的完善，该种模式带来的优势将愈加明显。

B)以铁路为主的多式联运方式具备成本优势

以公铁联运方式运输整车的核心环节为铁路运输，整车物流运输每台车的平均运距基本均在 1,000 公里以上，超过公路运输整车方式。单位铁路成本价格较公路运输方式相对低廉，对于长距离、大批量的整车运输需求有一定优势，推广以铁路运输为核心的公铁联运方式运输整车将有助于减低综合物流成本。

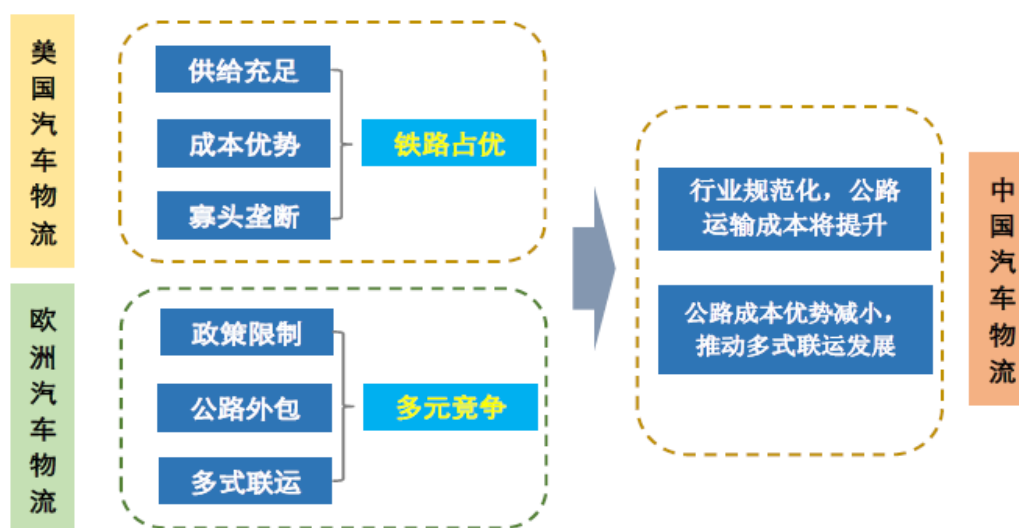
C)铁路运输在安全、节能降耗及受气候影响上具有一定优势

安全是铁路运输的根本，商品车铁路运输车厢采用封闭式设计，与整车公路运输开放式装载相比，发生安全事故的风险较小。同时铁路运输优势符合现代物流环保性特征，在多种交通运输方式中，铁路运输单位能耗仅为汽车的 1/9，飞机的 1/6，1 条铁路的运输能力和 5 条 4 车道高速公路的运输能力相当，节能环保优势明显，符合绿色物流发展趋势。此外，铁路受天气、季节等自然条件的影响较小，运行速度和正点率较高，能够保持运行的经常性和连续性。物流环节的连续性对主机厂的生产节奏和销售周期起到直接制约作用，是主机厂市场竞争力的关键组成部分。

D)以铁路为主的多式联运方式符合国际汽车物流趋势

美国汽车物流以铁路运输为主，与中国形成鲜明对比。造成中美两国汽车物

流中铁路占比差异的主要原因是：1）美国比中国拥有更多的铁路资源，体现为货运结构中铁路运输方式的占比较大；2）美国铁路货运运费显著低于卡车，因美国汽车进出口量大、市场较远、运距长，铁路运输相比公路运输具有更为明显的成本优势；3）同时，由于美国铁路呈现区域垄断的格局，铁路公司议价能力较强，铁路公司的汽车物流业务往往具有较高的毛利率。



资料来源：长江证券研究所

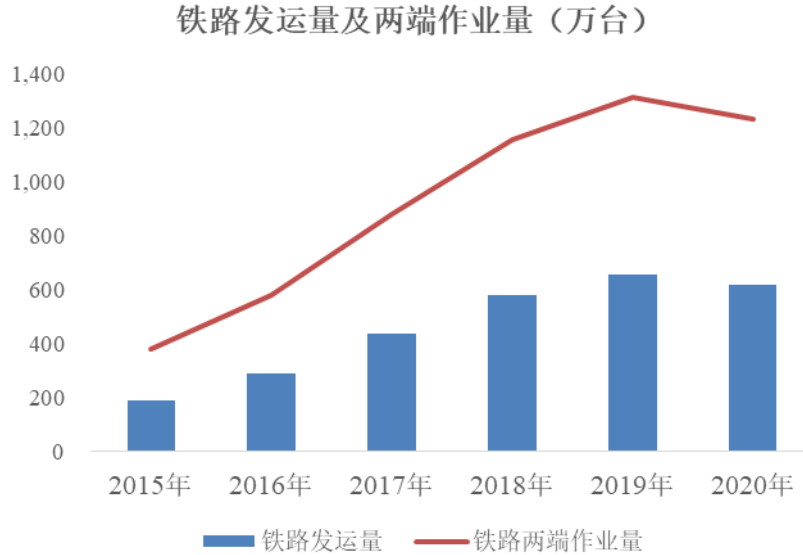
对比中美两国汽车物流中铁路占比差异原因，随着未来中国铁路网布局优化完善，差异原因将逐步弱化，中国汽车物流亦将朝以铁路为主的多式联运方向发展。根据《铁路“十三五”发展规划》，到 2020 年，全国铁路营业里程达到 15 万公里，基本形成布局合理、覆盖广泛、层次分明、安全高效的铁路网络。货运能力基本满足跨区域能源、资源等物资运输需要，重载、快捷及集装箱等专业化运输水平显著提高，“门到门”、快速送达的全程物流服务体系初步形成。铁水、铁公、铁空等多式联运比重大幅提升。

c、铁路运量上升带动汽车物流两端作业释放需求

通过铁路从事商品车全程物流的最大难点是两端作业。铁路运输通常要比公路的“门到门”运输多两次装车和卸车，造成货物损失的机会增多。同时，受限于铁路两端土地资源的供给，对两端集站和分拨的公路运力均提出了更高要求。

中铁特货作为铁路部门专门设立的汽车承运机构，为将自身有限的资源与管理能力集中于整合社会资源（运力、仓配等）等环节，通常将两端作业环节采取

外包的形式。而随着铁路运输商品车比重的提升，铁路两端作业要求的提高，这势必给专业通过公铁联运方式从事商品车物流运输的物流服务商创造了巨大的市场机遇。



数据来源：铁路发运量数据来源于中国物流与采购联合会汽车物流分会，两端作业量按照铁路发运量 2 倍估算。

②在用车物流

在用车物流主要指为正在使用的车辆提供物流服务。在用车呈现出零散分布状态，个人二手车出售、互联网二手车企业、汽车租赁企业、自驾游托运需求均是在用车的来源，其中二手车物流构成了目前在用车物流最主要需求，而自驾游托运是在用车物流另一个增长点。

A、二手车物流

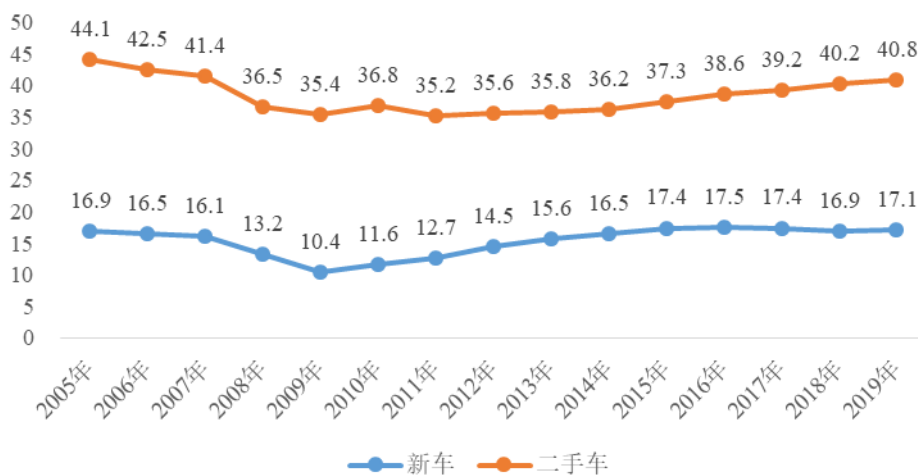
a、二手车物流现状

在用车物流市场最主要构成为二手车物流市场，二手车成交数量直接带动在用车的物流市场。

美国拥有全球最大的汽车市场，纵观其二手车市场的运行规律，也是经历了从小而散到规模化，从规模化到信息化，从信息化到互联网化的逐步演进发展过程。

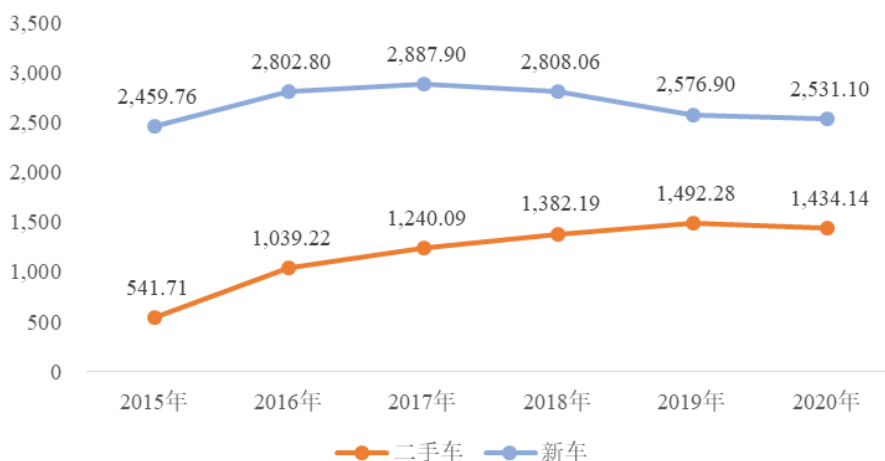
发展至今，美国已经具有比较完善的二手车产业链条。自 2005 年起，美国二手车的年销量稳定在 3,500-4,500 万辆之间，是新车年销量的三倍。

美国新车和二手车销量比较（百万辆）



数据来源：Census.gov

中国二手车和新车销售比较（万辆）

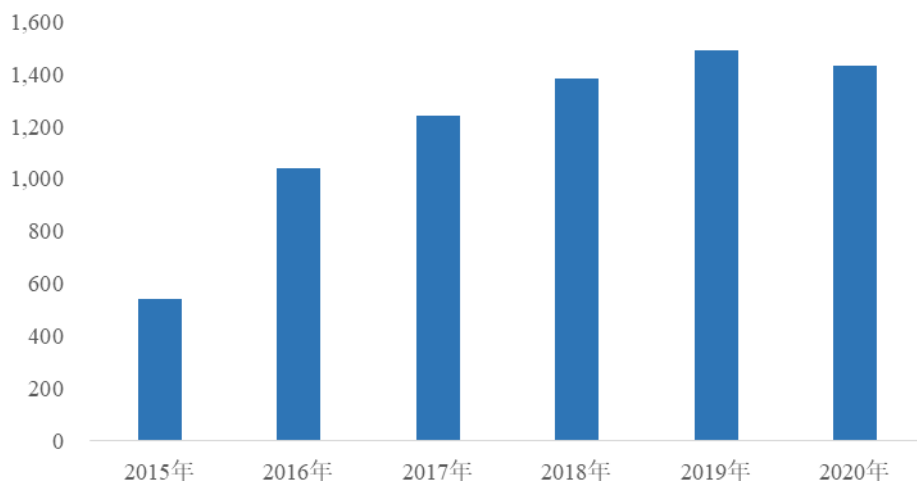


数据来源：中国汽车流通协会

虽然近几年我国二手车销量与新车销售量的差距在逐渐缩小，但新车销量仍为主导，是二手车销量的 1.7 倍左右。未来，随着商品车不断投放市场，二手车的基数将不断增加，发展趋势将与美国趋同。

2015 年至 2019 年全国二手车交易量逐年递增，2019 年全国二手车交易量达到 1,492.28 万辆，受新冠疫情停工停产影响，2020 年交易数量略有下降，2015 年至 2020 年年均复合增长率为 21.50%。

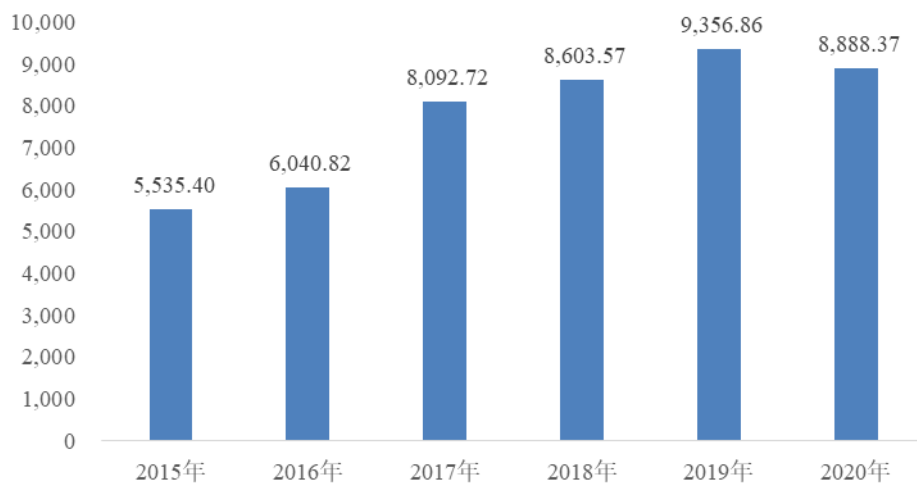
交易数量（万辆）



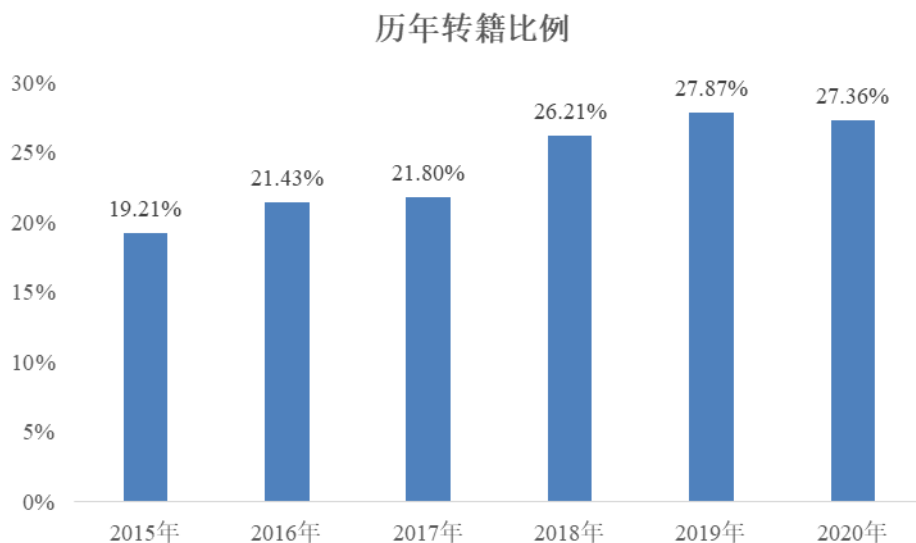
数据来源：中国汽车流通协会

2015年至2019年全国二手车交易金额逐年递增，2019年全国二手车交易金额达到9,356.86亿元，受新冠疫情停工停产影响，2020年交易金额有所下降，2015年至2020年复合增长率仍达到10%。

全国二手车交易金额（亿元）



数据来源：中国汽车流通协会

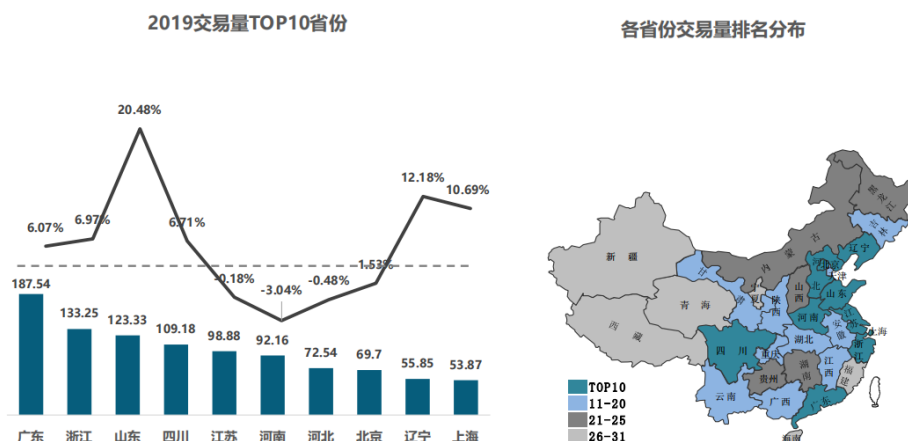


数据来源：中国汽车流通协会

随着全国各区域二手车流通壁垒逐步消除，二手车全国自由流通越来越便捷，这一利好因素促使国内二手车交易在过去几年中，转籍比例呈逐年上升趋势（除2020年受新冠疫情影响外）。2020年转籍比例达到27.36%（剔除2020年2月转籍比例受新冠疫情降至14.90%的影响），由此可以推算，2020年转籍车辆数量达到392.38万辆，并且随着新车的不断入市，二手车物流市场规模会随之相应增加。

b、二手车物流发展趋势

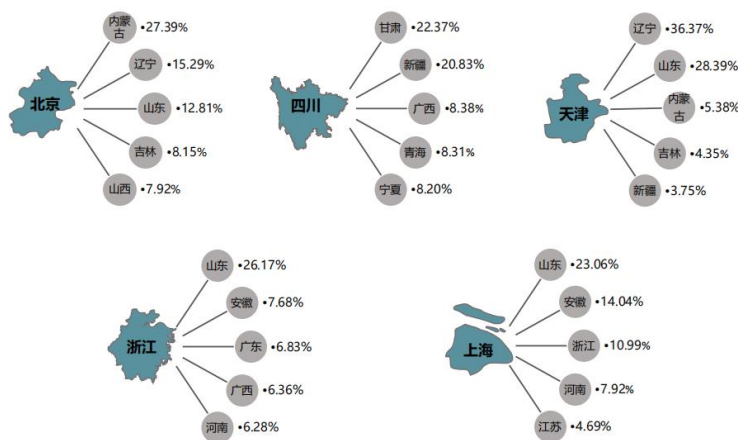
根据中国汽车流通协会《2019年全国二手车市场分析》，西南地区（四川、重庆、云南、贵州）二手车交易量估计约为152.18-174.18万台，交易量位于全国前列。从全国范围来看，2015年-2019年全国二手车交易金额复合增长率达到14.02%。历年的转籍比例也在不断提高，从2015年19.21%提升至27.87%。2019年四川转籍比例为38.69%。在用车物流市场快速增长的环境下，二手车交易量和不断提高的二手车转籍比例为公司在用车业务顺利实施提供了良好的市场基础。



数据来源：中国汽车流通协会

在用车呈现出零散分布状态，个人二手车出售、互联网租车或二手车企业的调拨、自驾游托运需求，均是在用车的来源，区域分布广泛，集中程度较低，随机性程度高。目前，在用车采取的运输方式主要是通过公路发运，多是利用返空货车夹带运输，并非采用专用轿运车进行运输。采用公路运输运量偏小，长距离跨区域运输能力偏弱，并且安全性不能得到很好保障。在用车多式联运物流方式突显出优势，能实现批量集结、长距离运输，并采用专用运输工具，能较好保证时效。在这一背景下，在用车物流方式正在发生变化，不再单纯依靠公路运输，多式联运物流方式逐渐成为在用车物流重要选择。

中国汽车流通协会《2019 年全国二手车市场分析》显示流出活跃的前五大省市分别为北京、四川、天津、浙江、上海，而二手车的转籍主要流向是从经济较发达地区流向经济欠发达地区。前五大流通活跃省市对应的流入省市如下：



资料来源：中国汽车流通协会

B、自驾游物流

随着生活水平的提高，自驾游逐渐成为广大游客所青睐的旅游出行方式，旅行者可以自由安排线路景点，自由控制时间。比起背包客搭飞机、火车、再转乘长短途汽车，或者骑摩托车，自驾车是轻松的旅行方式，既省却了周转的苦恼，又相对舒适惬意，时间由自己掌握，成为众多旅行者的首选方式。

在自驾游目的地的选择上，中国西部的旅游资源决定了西部区域是自驾游爱好者最钟爱的旅游区域。西部区域景点丰富，地域辽阔，交通条件较好，很适合自驾游。西部区域的经典旅游路线众多，如川藏线、青藏线、滇藏线、丝绸之路、河西走廊、甘南川线、青海环线、新疆线、四川线、西藏山南线、云贵线。西部地区之所以受到国内长线自驾游客的青睐，与其旅游景点丰富、地域辽阔等优势不无关系。同时，西部地区道路交通设施的完善，也让长线自驾游客体验更好。

根据《全球自驾游报告 2019》数据显示，2018 年中国国内自驾游达到 5.8 亿人次，同比增长 35.6%。高频的自驾游人次将激发出更大的自驾游物流需求。

（2）商贸物流概况

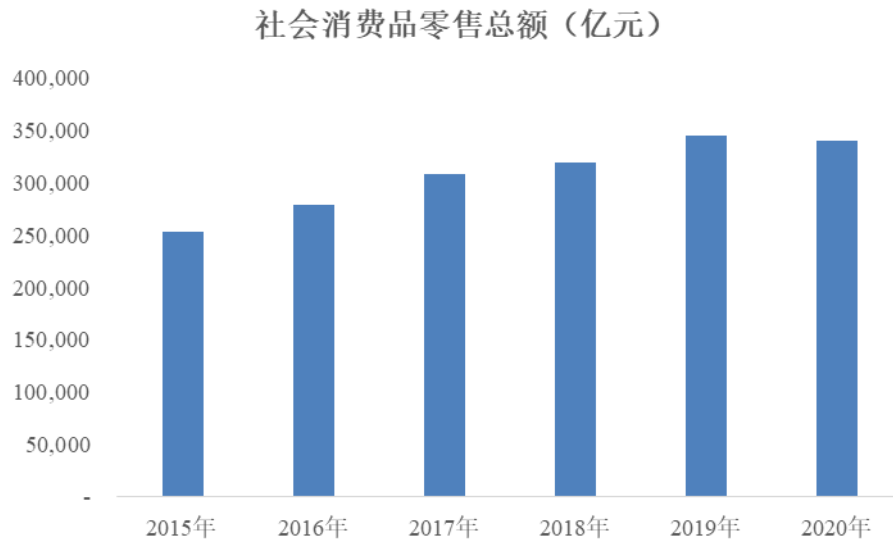
商贸物流是指与批发、零售、住宿、餐饮、居民服务等商贸服务业及进出口贸易相关的物流服务活动。商贸物流属产业物流，是商品流通的重要组成部分。

公司主要为啤酒、饮料等快速消费品生产客户提供综合物流服务，快消品为公司主要服务对象。

①发展现状

A、商贸物流总额增长，行业发展空间广阔

商贸物流行业与商贸服务行业密切相关，随其发展而发展。社会消费品总额及其增长率是反应商贸行业景气程度的重要指标。因此，社会消费品总额很大程度上决定了商贸物流需求。



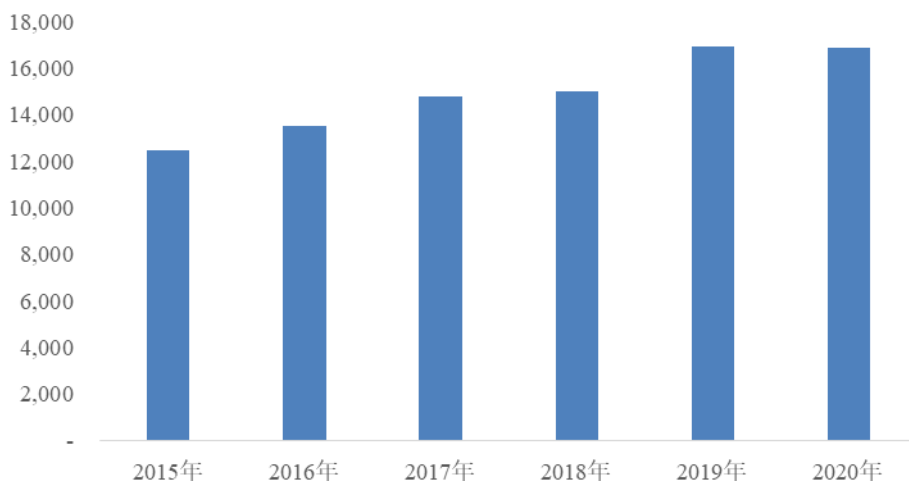
资料来源：国家统计局

近年来，内需一直是中国经济增长的重要支撑，供给侧结构性改革的深入推进对整个经济供求平衡起到很大促进作用，中国的内需潜力广阔。虽然我国社会消费品总额的增速减缓，但由于经济仍保持稳定增长亦拉动着物流的刚性需求。根据国家统计局相关数据，2015年至2020年全国社会消费品零售总额由25.29万亿元增长至33.99万亿元，年均复合增长率达到5.05%，呈现稳中有升的发展态势。

B、商贸物流需求随着我国商贸服务行业发展稳步增加

商贸服务产业获得较快发展，对物流市场的需求也呈现出不断增加的趋势。通过社会消费品总额乘以物流费用率，可推算出商贸物流市场规模。随着商贸服务行业市场规模的增长，商贸物流的市场规模也呈现稳步增长趋势。

社会消费品零售物流市场规模



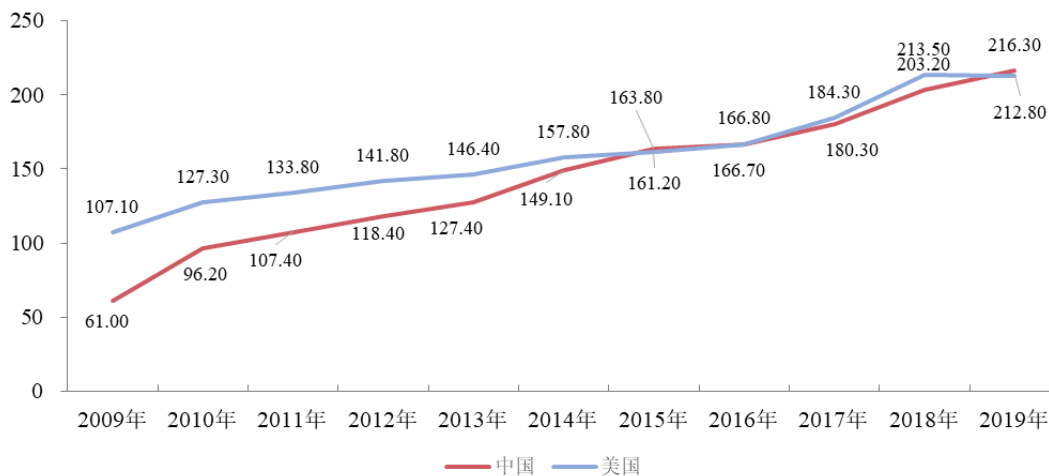
数据来源：国家统计局，同花顺

②未来发展趋势

A、第三方物流份额不断扩大

商贸物流行业市场的不断发展和扩大，为商贸物流行业发展带来了契机。商贸物流将进一步在运输网络合理化和销售网络系统化的基础上实现整个物流系统管理的现代化以及配送各环节作业的自动化、智能化。其主要发展方向是：物流配送模式由生产者和销售商自己组织物流配送转变为第三方物流配送为主。近10年间我国第三方物流迅速发展，物流外包比例逐年提升，随着商品经济的发展和信息技术的进步，物流外包已成为中国的普遍现象，第三方物流在商贸物流中的份额将不断扩大。

中美第三方物流总额对比（十亿美元）



数据来源：wind

B、提供综合性物流解决方案将成为行业未来发展方向

随着国内经济结构转型与产业升级，客户对于物流的需求不断提升，不再局限于物流外包，而是逐步向供应链上下游延伸，以期获得涵盖原材料采购、原材料物流、生产制造、产品物流等环节的一体化物流服务。因此，提供专业化、一体化的综合性物流服务将成为物流企业未来的业务增长点。

为满足客户对综合性物流解决方案的需求，保证供应链上的采购、生产、运输、仓储等活动高效协调完成，综合性物流企业不仅需要通过良好的品牌和周到的服务维护上下游关系，还需要现代化的信息技术和智能物流技术的配套支持，才能将运输、仓储、装卸、加工、整理、配送、信息等方面结合形成完整的供应链，从而为客户提供专家式的一体化物流解决方案。

C、多式联运将成为消费品主要运输方式

在多式联运运输过程中，由于对货物本身不发生操作，因此多式联运大多适用于箱式化运输，货物运输以消费品为主。在多式联运方式下，各个运输环节之间配合密切，衔接紧凑，大大减少了货物的在途停留时间，从而保证了货物安全、迅速、准确、及时地运抵目的地，也相应地降低了货物的库存成本。同时，多式联运大多采用某一不变的运输单元进行直达运输，在很大程度上能够减少货损，提高货物的运输质量。

（三）行业竞争状况

1、汽车物流行业竞争状况

汽车物流行业市场化程度较高，不存在准入限制，属于充分竞争行业。各物流企业基于自身定位的不同，竞争的差异化亦较为明显。目前行业中竞争者主要有三种类型：第一类是由国内大型汽车制造企业附属的控股或参股的企业；第二类是独立于汽车制造商并具备规模的第三方汽车物流企业；第三类是其他众多中小型运输企业。

三类企业中的代表以及各自经营特点如下：

| 类型 | 代表企业 | 股东背景 | 经营特点 | 客户来源类型 |
|----------------|------|-----------|-----------------|--------------|
| 国内大型汽车制造企业附属的控 | 安吉物流 | 上汽集团全资子公司 | 依附于所属主机厂，满足内部的物 | 以承运上汽集团内部业务为 |

| 类型 | 代表企业 | 股东背景 | 经营特点 | 客户来源类型 |
|-------------------------|------------------|----------------------------|--|-------------------|
| 股或参股的企业 | | | 流需求，规模较大且业务稳定 | 主 |
| | 一汽物流 | 一汽股份全资子公司 | 依附于所属主机厂，满足内部的物流需求，规模较大且业务稳定 | 以承运一汽集团内部业务为主 |
| | 长安民生物流（01292.HK） | 长安汽车、民生实业、美集物流有限公司等，港股上市公司 | 依附于所属主机厂，满足内部的物流需求，规模较大且业务稳定 | 以承运中国长安汽车集团内部业务为主 |
| 独立于汽车制造商并具备规模的第三方汽车物流企业 | 长久物流（603569） | 民营企业 | 国内规模最大的主要通过公路运力进行整车承运的第三方汽车物流企业 | 服务多家汽车制造企业 |
| | 中铁特货（001213） | 铁路总公司子公司 | 全国铁路系统商品车运输、经营的最大主体 | 服务多家汽车制造企业 |
| | 西上海（605151） | 民营企业 | 国内规模较大的通过公路运力进行汽车零部件及整车承运的第三方汽车物流企业 | 服务多家汽车制造企业 |
| | 安达物流（831159） | 民营企业 | 国内规模较大的通过公路运力进行整车、卷烟承运的第三方物流企业 | 服务多家汽车制造企业 |
| | 三羊马物流 | 民营企业 | 国内规模较大的主要通过公铁联运方式进行整车承运的第三方汽车物流企业 | 服务多家汽车制造企业 |
| 从事单一物流环节的中小型运输企业 | -- | 中小运输企业为主 | 业务类型单一，单纯从事货运代理、运输或仓储经营，一般不直接参与主机厂配送，而是作为第一、二类企业的外协承运商 | 主要为大型汽车物流企业提供合作运力 |

前述三类物流企业中，第一类属于汽车制造企业背景物流企业，在获取业务资源方面有先天优势。这类物流企业依附于所属主机厂，并因此肩负该主机厂物流任务的责任，能够获得稳定的订单来源且形成规模。但介于与主机厂的依存关系，对外扩展客户能力有限。第二类物流企业属于第三方物流企业，进入行业较早，在长期的竞争发展中，形成具有成本优势的运输路线和服务区域，具有一定

的资源整合和物流综合管理能力。既可以直接承接主机厂的物流服务，还可以承接其下属物流企业的外包服务。第三类物流企业一般规模较小，绝大多数仅能提供单一的仓储、运输等较为传统的物流服务，与前两类物流企业不构成较大的竞争，主要承接前两类物流企业的业务，提供相应的物流辅助服务。未来，随着汽车物流行业不断整合，行业集中度的提升，该类企业将逐步被兼并或淘汰。

2、商贸物流行业竞争状况

基于我国商贸服务行业的竞争特点，绝大多数商贸企业通过第三方物流企业完成货物的送达。商贸物流属于通用性物流，涉及的物流产品种类较多，竞争更为激烈。且该类业务的进入门槛较低，市场的参与者众多，分散程度较高。多数企业仅能提供单一的仓储、运输等较为传统的物流服务，而能够提供集物流方案设计、货物运输、装卸、搬运等一站式综合物流服务商较少。

（四）行业主要进入壁垒

1、物流网络壁垒

汽车物流企业只有具备一定规模物流网络，才能提供全流程的服务，实现规模效益。随着我国“一带一路”、长江经济带等国家战略的深入开展，“渝新欧”国际铁路联运大通道的贯通，以及人民生活水平不断提高，我国中西部地区汽车消费市场快速增长，各大汽车企业逐渐将销售重心转向中西部二三线城市。结合汽车销售重心的变化，物流企业需要不断构建并完善物流网络，保证商品车物流服务的准确性、安全性和即时性，以便更好的适应消费市场变化。布局合理且广泛的物流网络能更科学的实现货物的装载和存储，降低铁路和公路空返率，达到成本的有效管控。物流网络的布局 and 扩张需要相当长的时间和大量的资金投入。拥有覆盖全国主要区域的物流业务网络，是提供较大规模物流服务的必备条件。在高端物流服务领域，缺乏规模经济标准的物流企业，不具备覆盖全国主要区域的物流业务网络，无法满足客户对综合物流服务的需求。因此，小型运输企业难以在全国进行广泛的布局，对缺乏行业经验和资本积累的潜在竞争对手形成了进入壁垒。

2、客户资源壁垒

汽车物流行业订单源头来自于汽车制造企业，而汽车制造行业集中度较高且

呈现持续上升态势。因此，能否与汽车生产厂家建立良好的关系，开展广泛合作是汽车物流运输企业生存发展的关键。大型汽车制造企业对物流保障、质量、时间、成本等方面都有非常严格的要求，物流企业在进入汽车制造企业的物流供应体系前，汽车制造企业会对进入物流企业进行严格的评审，通过评审后，方能成为其物流供应商，这一过程需要花费大量时间。一旦选定合格的物流供应商后，汽车制造企业不会频繁的进行更换。由于难以在短时期内获得客户充分认可，较大程度上制约新进入者介入特定物流服务领域累积客户资源。

3、人力资源壁垒

汽车物流将运输、仓储、装卸、加固、配送、信息处理等基本功能实施有机结合。融合了多个领域的专业知识，作业过程复杂、信息量大，每个环节均需要大量的专业人员进行处理。目前，国内的汽车物流人才大多数是在企业的长期经营实践活动中培养形成，行业内复合型的物流战略、物流规划等专业人才相对匮乏，制约了业务的发展。潜在竞争者难以吸引相当规模的人力资源加入，同时也难以在短期内自行培养形成充足的人力资源，这对潜在竞争者的进入形成较大阻碍。

4、信息技术壁垒

物流业务的发展与信息技术发展息息相关，通过信息化建设，能够实现物流信息资源的共享、合理配置，达到路线和成本的双优化。特别是随着运输规模的扩大，运输线路的拉长以及多式联运的普及，借助信息技术来降低物流企业自身的管理成本、提升服务质量愈加的关键。物流企业对信息技术的掌握是通过长时期的运营测试将自身的业务流程、业务规模相匹配，寻找符合自身的成本优势运输路线和服务区域，构建起相应的物流网络。因此，对于大量的中小型运输企业而言，由于通常仅提供单一的仓储、运输等较为传统的物流服务，缺乏对运输路线的全局规划和经营积累，要掌握物流网络优化的信息化技术存在一定的壁垒。

（五）影响行业发展的主要因素

1、有利因素

（1）国家产业政策支持

物流行业的发展与政策、经济环境密切相关。近年来，国家出台了一系列的

政策和规划为引导产业健康、快速发展营造良好环境，亦为物流行业的未来发展提供了明确的指导。“一带一路”、京津冀协同发展、长江经济带建设三大战略加快实施，并与西部大开发、东北振兴、中部崛起和东部率先发展“四大板块”协同推进，带动区域间生产要素快速流动、产业间资源配置频繁交互，这些政策的出台与落实为物流整体布局和结构优化带来了前所未有的机遇。

（2）交通基础设施不断完善

交通运输业的持续发展为物流行业快速发展奠定了坚实基础。近年来，我国物流基础性设施进一步完善，交通设施规模迅速扩大，截至 2019 年底，全国公路总里程达 501.25 万公里，其中高速公路里程达 14.96 万公里，全国铁路运营里程为 13.98 万公里；全国内河航道通航里程 12.73 万公里，港口拥有生产码头泊位 22,893 个；2019 年完成交通固定资产投资 32,451 亿元。

（3）交通发展智能化水平不断提升

新技术、新模式不断涌现，为现代物流业注入新活力。互联网、物联网、大数据、供应链技术等新技术手段在物流领域日益广泛应用，使制造业和服务业与用户之间实现最便捷的互联互通，有力推动物流管理、技术和模式创新，推动物流服务向提高效率、多样化和精益化发展。

未来随着智能化发展贯穿于交通建设、运行、服务、监管等全链条各环节，云计算、大数据、物联网、移动互联网、智能控制等技术与行业的深度融合，基础设施和载运工具数字化、网络化、运营运行智能化的全面实施。行业的生产组织和管理方式将进一步得到优化，从而全面提升运输效率和服务品质。

2、不利因素

（1）物流运营成本上升影响行业整体利润水平

近年来，我国人力资源成本不断上升直接导致物流企业经营成本的上升。各种要素特别是汽燃油等燃料价格的波动、租金价格上扬亦对涉及运输、仓储等作业环节的物流企业运营成本造成一定影响。

（2）高端物流人才匮乏

中国物流行业较比发达国家而言发展历史尚短，在经营理念、企业管理等方

面还有待提高。物流行业作为复合型行业，不但需要包装、仓储、运输等领域的专业人才，更需要综合掌握电子商务、营销管理等相关知识的高级复合型人才。而专业物流人才的培养需要较长时间，导致整个物流行业仍面临高端专业人才相对匮乏的局面。

（3）行业内价格竞争依然存在

物流行业是充分竞争行业，行业内存在数量众多的中小型企业。大部分中小企业由于资金实力、管理水平等原因，在企业经营上存在明显的短期行为，缺乏对服务质量的重视，主要依靠低价作为吸引客源的砝码。未来，随着行业整合及规范度的不断提升，低价竞争等短期行为将被淘汰，唯有通过提升服务质量才能赢得更多的市场份额和发展机会。

（六）行业技术水平及技术特点

物流行业技术主要体现在物流规划与物流资源布局、物流运营管理、物流作业与物流作业监控三方面。

1、物流规划与物流资源布局

国内大型汽车制造企业附属的控股或参股的企业及独立于汽车制造商并具备规模的第三方汽车物流企业更侧重于围绕和依托国家汽车产业政策和国家交通运输产业政策在物流规划与物流资源布局方面进行行业布局。行业技术表现为：

| 类别 | | 主要技术 |
|------|--------|---|
| 行业层面 | 物流规划 | 物流产业政策、整车物流标准 |
| | 物流资源布局 | 整车运输工具标准、整车仓储设施标准、整车装卸设施标准、整车物流基地建设及网络化布局 |
| 个体层面 | 物流规划 | 具体客户业务模型和物流方案、具体客户业务标准、整车物流线路优化和流程优化 |
| | 物流资源布局 | 整车物流业务分配方案、整车物流资源配置方案、整车物流基地建设及网络化布局 |

在上述层面上，行业技术更多的表现为政策、标准和方案等智力成果，并且以行业标准和商业秘密的方式呈现居多。

2、物流运营管理

行业内具有物流运营和物流管理职能的各物流商，均会依托各自在物流规划

与物流资源布局方面的优势，设计更切合自身运营与管理的物流模型，在覆盖自身体系的基础上，争取与政府监管、物流客户、供应商等上下游之间建立更为广泛的物流信息交换和物流作业交接通道，行业技术表现为：

| 分类 | 主要技术 |
|------|---|
| 物流运营 | 基于各自业务特点的物流运营体系、各类中短期的物流运营方案、覆盖物流作业之间的物流交接流程和交接标准 |
| 物流管理 | 基于互联网信息基础上的物流管理系统 |

在上述层面上，行业技术一方面表现为制度、标准和方案等智力成果，并且以业务合同附件形式呈现居多，另一方面表现为各物流商开发应用的信息系统管理软件。

3、物流作业与监控

行业内各物流商在物流作业层面，一方面要接受主机厂或上级物流管理商的物流作业规范和标准的约束，另外一方面也会在自身体系内建立体系内跨客户的物流作业规范和标准，并以此规范内部作业模块之间或与下级物流作业商之间的物流作业规范和物流作业交接标准，其行业技术表现为：

| 分类 | 主要技术 | |
|------|------------------|---|
| 物流作业 | 物流资源 | 运输工具优化和改进、仓储场地优化和改进、物流资源配置和调度方案 |
| | 物流作业 | 物流作业规范和标准、整车与运输工具之间的装载方案和标准、运输线路优化、仓储场地优化、整车装卸车标准和方案、整车运输方案 |
| | 物流作业记录和物流凭证交接 | 智能手持终端（PDA 等）、条码及射频技术 |
| 物流监控 | 4G 视频可视系统、GPS 系统 | |

在上述层面行业技术第一方面表现为各类与物流作业组织、物流资源组织相关的方案、标准等智力成果；第二方面表现为各类基于互联网基础上的应用系统，用以记录物流作业和监控物流作业的各类智能化设备和系统；第三方面表现为经过优化更符合物流作业组织和物流效益的物流资源及其辅助系统。

（七）行业特有经营模式

1、个性化订制

汽车物流是以整车作为物流服务标的物，按照客户订单对交货期、交货地点、品质保证等的要求进行快速响应和准时配送。整车物流已从简单的商品车运输变

化为以运输为主体，仓储、配送、末端增值服务为辅的新型物流。汽车物流企业根据客户需求，为其量身定制物流方案，在保证货物及时、安全交付的基础上，尽可能的为客户降低物流成本。

2、自营与外包结合

时效和成本是汽车生产厂家对物流企业的基本要求。为实现汽车生产至销售实物的流转畅通，需要依托完善的物流网络，这需要大量的人力、物力及时间投入。在市场中占据主导地位的国内大型汽车制造企业附属的控股或参股的企业，由于其可以依附于汽车生产厂家获得稳定的订单，导致其在网点布局、运力投入方面投资意愿偏弱。因此，为降低成本、提高效率，这类企业通常会将部分甚至全部订单外包给具有一定实力的第三方物流企业。

对于任何一个物流企业而言都难以拥有绝对的优势线路或网点布局，为保证汽车在不同区域、不同季节的顺畅流转。在非优势线路或区域上选择外协商既能专注自身核心业务的发展又能满足客户要求。

（八）行业周期性、季节性和区域性特征

1、周期性及季节性

汽车产销是汽车物流行业的服务主体，其市场规模及变化情况直接影响着汽车物流行业的发展变化。两者波动趋势基本一致。而汽车制造业与国民经济的发展规模、速度密切相关，随着国民经济周期而出现波动。汽车行业普遍实现以销定产，通常春节以及7、8月为汽车销售淡季，物流业务也相对平淡。而从9月份开始，迎来车市旺季，物流市场也随之进入相对高峰期。

2、区域性

汽车物流企业选址受各大汽车制造企业在地理位置上布局影响，跟随其服务的厂家而设置相应的物流网点。我国已在东北、华北、华东、华中、华南、西南形成六大汽车产业集群，与之对应也形成了以大型汽车物流公司为核心的汽车物流群。

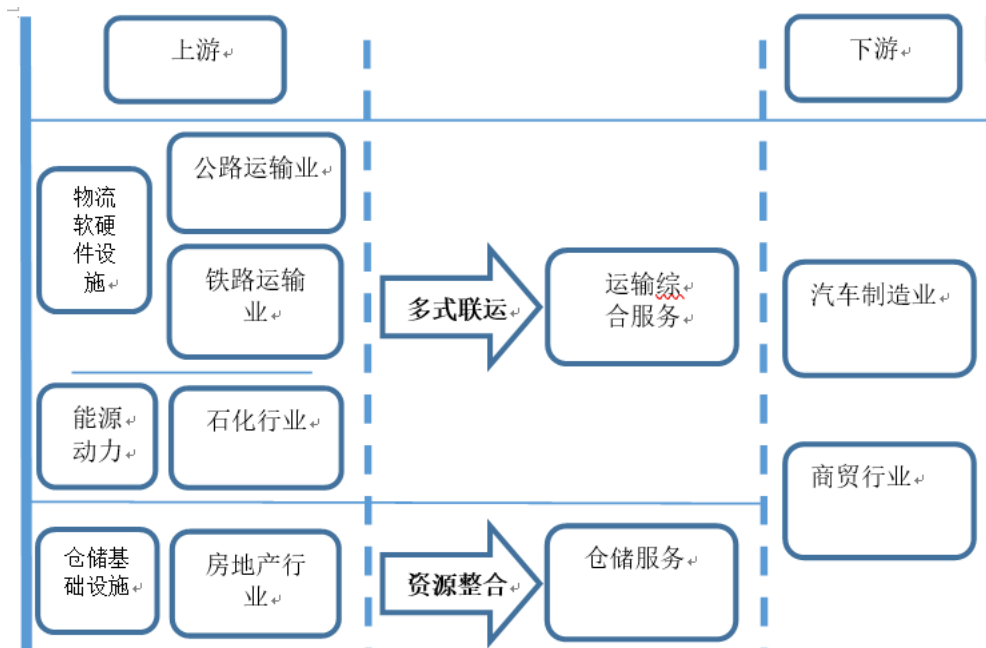
（九）发行人所处行业与上下游行业的关联性

公司立足于为整车、快速消费品等领域的客户提供运输、配送、仓储、装卸

等全方位、一体化的综合物流方案。发行人的业务环节涵盖以整车、啤酒饮料洗涤用品等快速消费品为运输标的的全程物流服务及基于物流运输中铁路运输所涉及的站台及分拨仓库作业所必要的装卸、转驳等两端作业服务。

公司所处行业上游为铁路、公路等交通运输业及交通基础设施经营行业、提供燃油动力的石化业、以及提供货物存放的房地产行业；下游主要为汽车制造企业及啤酒、饮料等存在物流需求的快速消费品生产企业。

公司所处行业上下游情况：



三、发行人在行业中的竞争地位

（一）发行人市场地位

公司从设立以来一直专注于汽车物流服务，是行业内较早通过多式联运方式从事商品车物流运输的企业。公司始终秉承“方便、高效、安全、快捷”的服务理念，践行“‘提高客户竞争力’是公司生存发展的基础，‘客户持续信任’是公司的至高荣誉”的经营理念，紧密追踪行业先进技术及发展趋势，致力于成为汽车物流在多式联运领域的领跑者。公司为中国物流与采购联合会理事单位、中国交通运输协会多式联运分会理事单位，是中国物流与采购联合会认证的“AAAA级”物流企业。荣获了汽车物流行业十年突出贡献企业、第三届汽车物流贡献企业、汽车物流创新奖等多项荣誉。

公司整车运输优势在于以公铁联运为主的多式联运。由于铁路运输的规模化、集约化效应，形成了同批次大批量车辆集中进入物流生产作业的特点，公司对整车物流全过程生产管理工作的实质是一种多区域、多环节、多作业内容的大规模调度和操作。对于公铁联运整车的任何生产节点公司均具有程序化、流程化、规范化的操作标准，同时因规模化也使公司拥有对生产资源调配、优化的主动权，例如将不同客户同区域的车辆进行集中管理，形成同线路配送等，无论是劳务作业还是公路配送都能形成统筹管理，对生产成本的节约和时效的整合具有独特的优势。基于以上特点，无论客户产生的是全过程或某个节点的物流需求，公司都能提供完善的服务，这种服务的包容性、多样性是公司业务不断深入发展的核心特质。公司既是行业内少数拥有公铁联运全物流链条的企业，又因生产网点布局的完整性成为铁路运输整车节点作业的优秀企业。

2018-2020年，公司节点作业台数稳步增加，公司在该细分市场中处于行业前列。

单位：万台

| 项目 | 2020年度 | 2019年度 | 2018年度 |
|--------------|--------|--------|--------|
| 铁路发运商品车台数 | 617 | 657 | 580 |
| 铁路节点（个） | 184 | | |
| 铁路全程作业总量 | 617 | 657 | 580 |
| 铁路节点作业总量 | 1,234 | 1,314 | 1,160 |
| 三羊马节点作业量 | 403.78 | 398.01 | 356.24 |
| 节点作业量占有率 | 32.72% | 30.29% | 30.71% |
| 三羊马节点布局情况（个） | 58 | | |
| 节点占有率 | 31.52% | | |

注：铁路发运量数据来源于中国物流与采购联合会汽车物流分会，因铁路运输通常要比公路的“门到门”运输多两次装车和卸车，节点作业量按照铁路发运量2倍估算。

（二）主要竞争对手

1、汽车整车全程物流服务主要竞争对手

公司作为独立于汽车制造商并具备规模的第三方汽车物流企业，汽车整车全程物流服务主要竞争对手情况如下：

（1）北京长久物流股份有限公司

北京长久物流股份有限公司是国内规模最大的独立于汽车制造企业的第三方公路运输汽车物流企业，业务板块涉及商品车物流、零部件物流、国际物流、二手车物流及仓储物流等。长久物流成立于2003年9月10日，注册资本56,027.69万元，于2016年8月10日在上海证券交易所挂牌上市，股票代码：603569，股票简称：长久物流。

根据长久物流年报，2018年至2020年长久物流收入规模分别为54.83亿元、47.85亿元和40.77亿元，整车运输数量分别为320.47万台、300.83万台和300.19万台。其中乘用车运输数量为306.90万台、288.00万台和276.64万台，商用车运输数量分别为13.57万台、12.83万台和23.55万台。

（2）天津安达物流股份有限公司

天津安达物流股份有限公司是国内规模较大的独立于汽车制造企业的第三方汽车物流企业，业务板块涉及商品车物流、卷烟综合物流等。安达物流成立于2011年8月30日，注册资本5,260.00万元，于2014年9月24日在全国中小企业股份转让系统挂牌，股票代码：831159，股票简称：安达物流。

根据安达物流年报和官方网站，2018年、2019年和2020年，其整车运输收入分别为4.82亿元、5.44亿元和5.22亿元。其自有车专用运输车约150辆，外协运输车约450辆，2020年全年运输总量约30万台。

（3）西上海汽车服务股份有限公司

西上海汽车服务股份有限公司是国内规模较大的独立于汽车制造企业的第三方汽车物流企业，业务板块涉及商品车物流、零部件制造及物流、仓储物流等。西上海成立于2002年7月15日，注册资本133,340.00万元，于2020年12月15日在上海证券交易所挂牌上市，股票代码：605151，股票简称：西上海。

根据西上海披露的招股说明书和年度报告，2018年、2019年和2020年，其整车运输收入8,685.14万元、8,156.48万元和8,255.28万元。其业务范围主要为广汽本田华南、华北及东北地区的4S店的整车运输。

（4）中铁特货物流股份有限公司

中铁特货物流股份有限公司是国铁集团下属专业运输企业。主要从事商品汽

车、大件货物、冷藏货物的铁路运输。是国内规模最大的通过铁路干线进行商品车运输的企业。中铁特货成立于 2003 年 11 月 4 日，注册资本 400,000.00 万元。根据中铁特货招股说明书，2018 年、2019 年和 2020 年，其商品汽车物流收入分别 72.67 亿元、79.65 亿元和 75.47 亿元，汽车运输量分别为 577.90 万台、656.92 万台和 607.69 万台，按照我国 2018 年度、2019 年度和 2020 年汽车销量计算，中铁特货在商品汽车物流行业的市场份额分别为 20.58%、25.49%和 24.01%。

2、汽车整车两端物流服务主要竞争对手

公司两端作业服务系基于公铁联运所涉及的铁路场站及区域分拨仓库作业所衍生而来，公司两端物流服务主要竞争对手如下：

（1）轿铁物流（上海）有限公司

轿铁物流（上海）有限公司（以下简称“轿铁物流”）成立于 2012 年 4 月 26 日，注册资本 10,000.00 万元，其业务范围涵盖铁路运输组织、商品车驳运、前后端装卸服务等。

（2）吉林省百川物流有限公司

吉林省百川物流有限公司（以下简称“吉林百川”）成立于 2011 年 4 月 22 日，注册资本 5,000 万元，其业务涵盖商品车物流、公路铁路装卸、仓储、倒运、城市配送、城际短驳等。

（3）重庆晶飞运输有限公司

重庆晶飞运输有限公司（以下简称“重庆晶飞”）成立于 2013 年 7 月 31 日，注册资本 1,001.00 万元，其业务范围涵盖普通货运、装卸搬运服务等。

（4）辽宁中铁联运服务有限公司

辽宁中铁联运服务有限公司（以下简称“辽宁中铁”）成立于 2006 年 5 月 24 日，注册资本 5,000.00 万元，其业务范围涵盖普通货运、装卸、仓储等。

中铁特货为商品车铁路运输唯一承运的公司，其承接的商品车全程业务运输过程中涉及的两端作业服务均对外采购，为汽车物流市场中两端作业服务的主要来源。根据中铁特货招股说明书，2018 年、2019 年和 2020 年，中铁特货对外采购的两端作业服务分别为 86,941.67 万元、83,736.87 万元和 85,531.27 万元，其

向发行人及发行人两端作业主要竞争对手采购的两端作业服务金额及占比分别如下：

单位：万元

| 项目 | 2020 年度 | | 2019 年度 | | 2018 年度 | |
|-----------|------------------|---------------|------------------|---------------|------------------|---------------|
| | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 |
| 三羊马 | 22,817.35 | 26.68% | 25,953.86 | 30.99% | 28,970.36 | 33.32% |
| 轿铁物流 | 21,677.81 | 25.34% | 19,720.67 | 23.55% | 20,219.41 | 23.26% |
| 吉林百川 | 11,196.20 | 13.09% | 10,501.52 | 12.54% | 8,511.62 | 9.79% |
| 重庆晶飞 | 5,614.73 | 6.56% | 6,495.86 | 7.76% | 8,475.00 | 9.75% |
| 辽宁中铁 | 3,454.43 | 4.04% | 2,110.00 | 2.52% | 1,412.20 | 1.62% |
| 合计 | 64,760.52 | 75.72% | 64,781.91 | 77.36% | 67,588.59 | 77.74% |

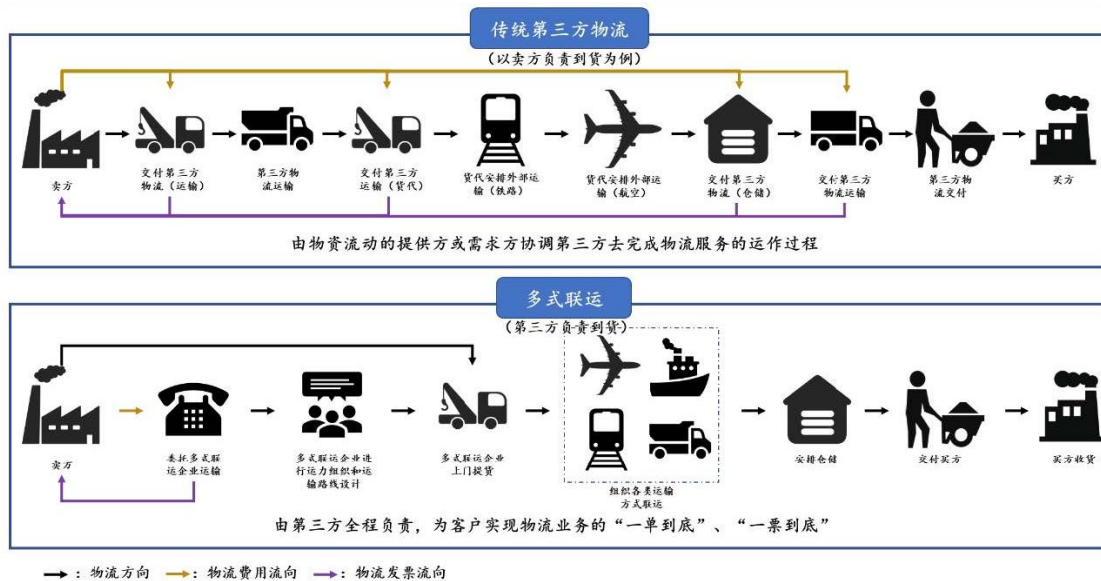
2018 年至 2020 年期间，发行人为中铁特货最大的两端作业供应商。

（三）发行人竞争优势

1、多式联运协同优势

公司从设立以来一直以整车物流运输为核心，公司整车运输优势在于通过不同运输方式组合的多式联运。公司从客户承接订单后，根据客户需求设计相应物流方案，通过铁路、公路等多种运输方式优化组合，完成整车由汽车生产所在地或客户指定起始地运送至客户指定地的一站式物流服务。

与传统物流企业相比，公司作为全程公铁联运服务商，主机厂客户在将商品车交付给公司时，即将物流责任全部转移给公司，并向公司一次性支付全部运输费用，收取运输发票。与传统运输方式相比，主机厂减少了对外部各环节物流服务商的沟通协调成本，运输更加便捷高效。



公司作为全程公铁联运服务商，在收到主机厂交付的商品车后，即开始着手物流方案的设计、物流资源的整合。公司对整车物流具有全过程方案设计、规划、生产组织的能力，并保持了相当数量的自有员工和车辆参与各环节作业，了解供应商的生产流程和作业实质，通过 VLM 信息系统对运输车辆进行全流程管控，实现运输过程的可追踪性。

依托于完善的物流网络，公司在到站和发站火车站附近均建立物流网点，公司现已建立 78 个物流网点，对现有客户全部运输线路实现了全面覆盖，有助于实现前后端作业均由发行人提供服务，增强前后端协同能力，实现全流程管理。以公司 2020 年前十名运输线路为例，公司在对应的发站和到站均建立了物流网点，物流网络对运输线路的覆盖率达 100%。

| 线路 | 涉及物流网络 | 线路 | 涉及物流网络 |
|---------|--|-------|--|
| 重庆-天津 | 重庆：团结村、唐家沱、果园港、鱼嘴、小南垭、北碚 天津：塘沽 | 北京-重庆 | 北京：良乡 重庆：团结村、唐家沱、果园港、鱼嘴、小南垭、北碚 |
| 重庆-拉萨 | 重庆：团结村、唐家沱、果园港、鱼嘴、小南垭、北碚 拉萨：拉萨西、日喀则 | 重庆-昆明 | 重庆：团结村、唐家沱、果园港、鱼嘴、小南垭、北碚 昆明：王家营西、曲靖、丽江东、大理东 |
| 重庆-乌鲁木齐 | 重庆：团结村、唐家沱、果园港、鱼嘴、小南垭、北碚 乌鲁木齐：三坪、乌北、喀什、伊宁、阿克苏、库尔勒 | 北京-兰州 | 北京：良乡 兰州：兰州东川 |
| 重庆-西安 | 重庆：团结村、唐家沱、果园港、鱼嘴、小南垭、北碚 西安：新筑 | 重庆-广州 | 重庆：团结村、唐家沱、果园港、鱼嘴、小南垭、北碚 广州：郭塘 |

| | | | |
|-------|----------------|-------|-------------------------------------|
| 十堰-保定 | 十堰：白浪 保定：定州 | 重庆-兰州 | 重庆：团结村、唐家沱、果园港、鱼嘴、小南垭、北碚 兰州：兰州东川 |
|-------|----------------|-------|-------------------------------------|

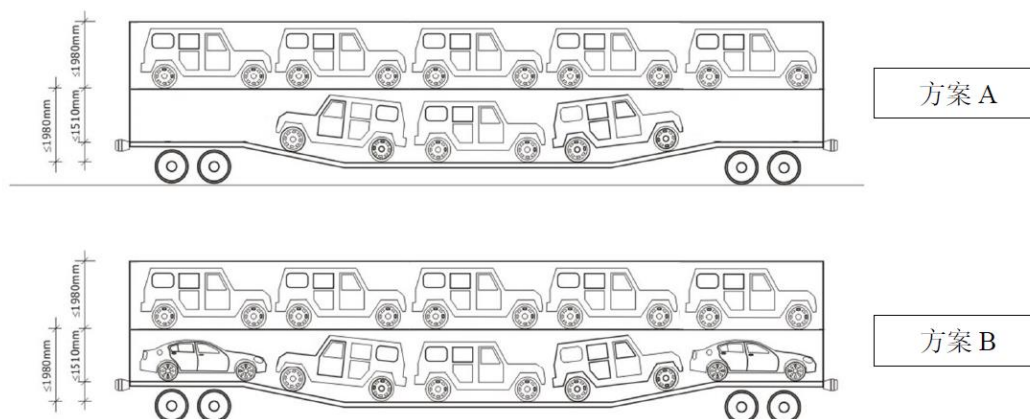
正是因为形成了前后端协同能力，发行人可帮助汽车主机厂减少物流环节的沟通协调难度，解决了汽车主机厂需要每个物流环节协调不同承运商的难题，缩短了不同运输方式、运输环节之间转换时间，提升了作业效率。因此主机厂客户在长期合作中亦倾向于选择同时具备前后端作业能力的供应商。通过前后端的协同作业和定制化的物流方案，发行人可满足不同客户之间差异化的物流需求，有助于进一步提升服务质量和市场竞争力。

2、物流需求整合优势

发行人作为公铁联运市场长期参与者及组织者，通过汇集长安汽车、东风小康、华晨鑫源等众多主机厂及零散在用车客户运量，通过公路转驳在铁路发运站点进行集结，将小批量物流需求集成大批量物流需求，并以大组、班列等批量式的运输方式运送到铁路到达站点。通过对不同主机厂的物流需求集结，实现对运输资源的整合，促进铁路运力采购成本降低，为主机厂客户在更经济的成本下采用更快捷、更有保证的大组或班列的发运形式，达到主机厂实现降本增效的目的。

（1）不同车型之间的混合装载有助于提升车厢利用率

发行人在对小批量物流需求整合后，凭借专业安全的装载方案设计以及线路优化，能够将各主机厂客户的运输车辆按线路进行混合集约化装载，从而形成整体规模效益，有效地降低了单次、零散发运导致的车厢空置。同时由于主机厂生产的汽车型号、尺寸、重量等存在较大差异，通过不同主机厂不同尺寸车辆的优化组合，可有效实现在铁路车厢有限空间内装载更多车辆，减少车厢空间浪费。



上图为常见轿车和 SUV 装载方案示例，由于单个主机厂单次运输车型通常较为单一，与运输单一车型相比，通过不同车型的混合，车厢利用率可提高 10%-20%。

(2) 不同主机厂客户小批量需求的汇集，有助于形成批量化运输，提升运输效率，降低运输成本

近年来，为鼓励物流企业更多采用大批量铁路发运，中铁特货各地分公司对采购定价方式进行了部分调整，具体调整包括按车厢计费相比按车辆台数计费更优惠，发运量达到一定数量后给予一定价格折扣等方面。

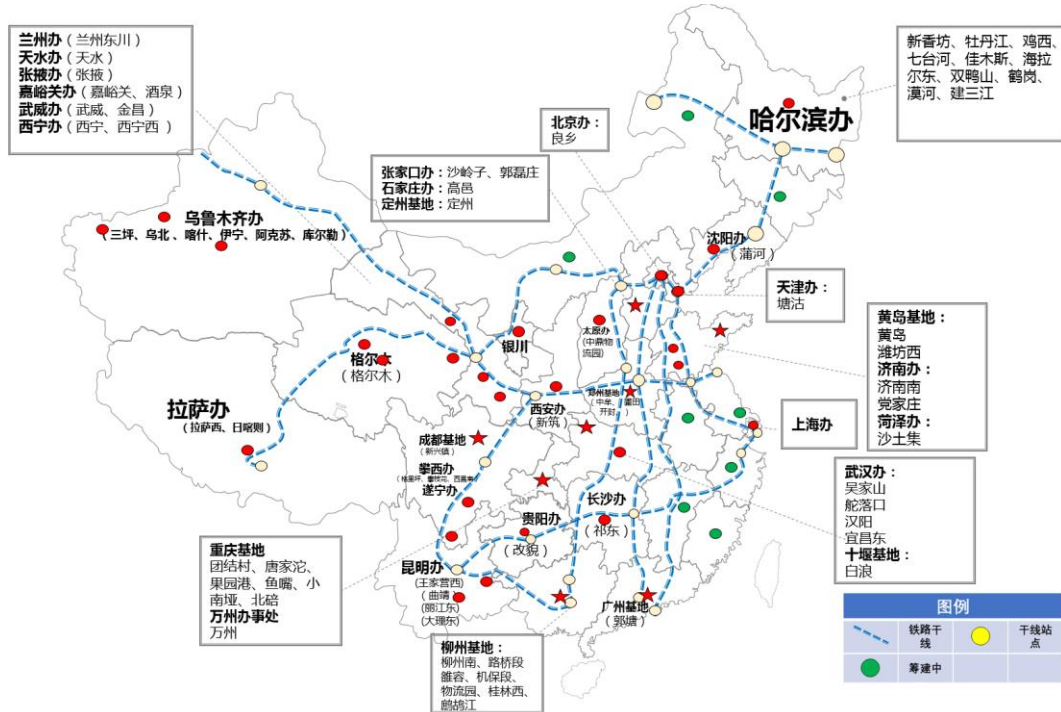
以 2020 年发行人与中铁特货成都公司签署的采购合同为例，按每车厢装载 11 台汽车计算，按车厢计费可比按台计算在单台价格上优惠 15.67%。同时当车辆发运量达到一定数量后，可给予 4%-5% 的折扣。与主机厂自行向中铁特货采购运力相比，发行人对客户需求整合再集中采购可在单位运输成本上约便宜 20%。

通过汇集不同主机厂小批量需求后，一方面在运输价格上可实现集中采购，降低采购成本。另一方面，运量的增加可推动线路的优化整合，同一区域同一运输线路自行形成班列运输，减少与其他货物混合编组，有效提升了运输速度。

随着客户物流需求和客户数量的不断增长，这种有效的集合形成了物流资源的二次集并，使客户从成本管理到效率提升都得到有效的保证，并随着生产规模的扩大，物流区域的扩张，在发行人物流网络内的客户借助这种技术整合，能够不断形成有效的循环或对流，将整体物流生产从各个方面进行了优化，是发行人实现优势服务的核心技术能力保障。

3、完善的物流网络优势

凭借公司多年在物流网络上的布局，公司已构建起以铁路为核心的全国性物流网络。公司在全国的物流网络布局如下：



发行人现已在全国建立 78 个物流网点，基本形成覆盖全国的物流网络，发行人现有物流网络对我国除香港、澳门和台湾以外的 31 个省级行政区覆盖率为 77.42%。同时发行人现有物流网络已基本覆盖我国六大主机厂生产基地及主要生产城市，覆盖率达 78.57%。发行人现有物流网络与我国主要汽车生产基地及生产城市的对应关系如下：

| 汽车生产基地 | 具体省市 | 公司是否拥有物流网络 |
|--------|----------|------------|
| 东北区域 | 吉林（长春） | 否 |
| | 黑龙江（哈尔滨） | 是 |
| | 辽宁（沈阳） | 是 |
| 京津地区 | 北京 | 是 |
| | 天津 | 是 |
| | 石家庄、保定 | 是 |
| 华中地区 | 武汉 | 是 |
| | 十堰 | 是 |
| 西南地区 | 重庆 | 是 |

| 汽车生产基地 | 具体省市 | 公司是否拥有物流网络 |
|--------|------|------------|
| | 成都 | 是 |
| 长三角地区 | 上海 | 是 |
| | 南京 | 否 |
| 珠三角地区 | 广州 | 是 |
| | 深圳 | 否 |

在传统的云南、贵州、甘肃、陕西、新疆、西藏、青海等西南和西北地区，由于地形复杂、运距较远、公路返空率高，公路运输企业通常不在上述区域进行布局，而发行人依托于铁路长距离的竞争优势，率先在上述区域建立物流网络并占领相关市场。截至 2020 年末，发行人在西南地区 and 西北地区设置 19 个和 18 个物流基地，对重庆、成都、贵阳、昆明、丽江、大理、兰州、西安、乌鲁木齐、喀什、阿克苏、拉萨、格尔木等主要核心城市进行了覆盖。发行人现已成为西南和西北区域物流网络布局最广，运输线路最多的第三方民营汽车物流企业。

依托于已建成的物流网络，公司一方面可逐步建立并完善自有作业队伍，提升管理效率，减少与客户、铁路场站的沟通成本。另一方面在到站和发站均逐步建立网点，实现前后端作业均由同一供应商提供服务，可有效减少公司之间的协调沟通难度，从而缩短在不同运输方式、运输环节之间转换时间，提升对客户的作业效率。

4、高效率的管理运营优势

公司在长期经营过程中形成了高效率的管理运营优势。

在多年的作业中，公司已积累丰富的装卸及配送经验，可有效实现装载方案、运输线路的优化。装卸技术的提高需要长期经验积累和持续技术投入，公司配备实力雄厚的生产人员，在核定货物外型尺寸、重量后，能够根据货物参数对已有车辆进行配置并制定相应的专业装载加固方案以适应运输需求，最大程度地保障货物的运输安全。公司已形成上百种装载方案，以适应不同车型快速高效地实现装卸车，并作为自身核心竞争力。此外，公司亦在两端配送中积累了丰厚的运输经验，持续经验的积累有助于公司合理选择运输路线、避免拥堵、减少过路过桥费，实现商品车快速高效到达货物接收方。

同时，公司已与数百家供应商建立长期稳定合作关系，依托于与外部供应商

长期合作关系，公司搭建了一支由自有人员、车辆和外协商共同组成的专业化作业队伍。外协供应商及自有人员、车辆由公司统一管理，依托于对自有人员、车辆和外协商的有效管理，公司可灵活调拨车辆、人员进行现场作业，在满足铁路运输对作业及时性的要求下，降低管理成本，提升管理效率。

5、客户资源优势

客户资源是汽车物流企业最重要的行业壁垒，亦是企业的核心竞争优势所在。目前已形成“大物流企业做解决方案，小物流企业提供运力”的基本分工格局。大物流企业从汽车制造商或其附属物流企业处直接承接订单，它们发挥全国范围物流网络布局的能力，实现车辆的大范围运输，与主机厂长期合作。目前各大汽车物流服务商均有相对稳定的客户源，且客户资源重合度较低。

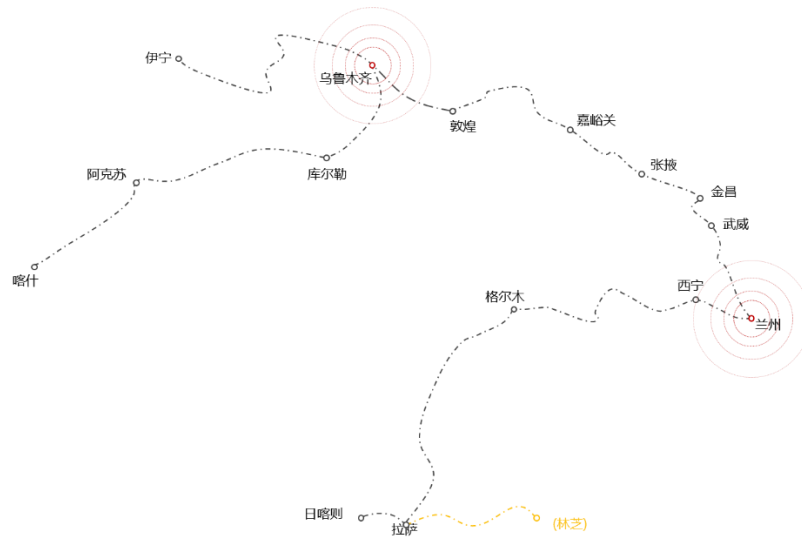
公司与包括长安福特、长安汽车、长安铃木、东风小康、上汽通用五菱、广汽本田、北京现代、一汽大众、郑州日产等在内的多个乘用车汽车生产销售企业建立了直接或间接的稳固合作关系，并在长安、东风小康、上汽通用五菱主要客户中占据有较高的运输份额。

公司除拥有主机厂的客户资源优势外，还与中铁特货建立长期稳定的合作关系。中铁特货既作为供应商为公司提供铁路运力，同时还作为客户为公司提供两端作业来源。基于铁路商品车运输特性，除涉及运输作业外，还涉及装卸加固、两端配送等作业。为专注自身优势发展核心业务，铁路运输涉及的两端作业通常外包由专业的物流服务商执行。公司作为中铁特货最大的两端作业服务商，利用自身在多式联运方面丰富的经验积累、网点布局等资源优势，帮助客户在开发市场、建立铁路企业从事整车物流的品牌形象方面起到了重要作用。

6、区域整合形成规模化优势

随着近两年汽车销售量相对下降，汽车经销商的现金流普遍趋紧。在汽车销售放缓的背景下，经销商更多采取小批量订货，零散订单、应急订单增多，主机厂物流成本控制压力明显加大，迫切需要对这些中小订单集零为整，形成一定规模以降低车企成本。公司作为第三方汽车物流企业，相较于主机厂下属物流企业，能够承接不同主机厂的零散订单，经整合后形成具有特色的区域线路。

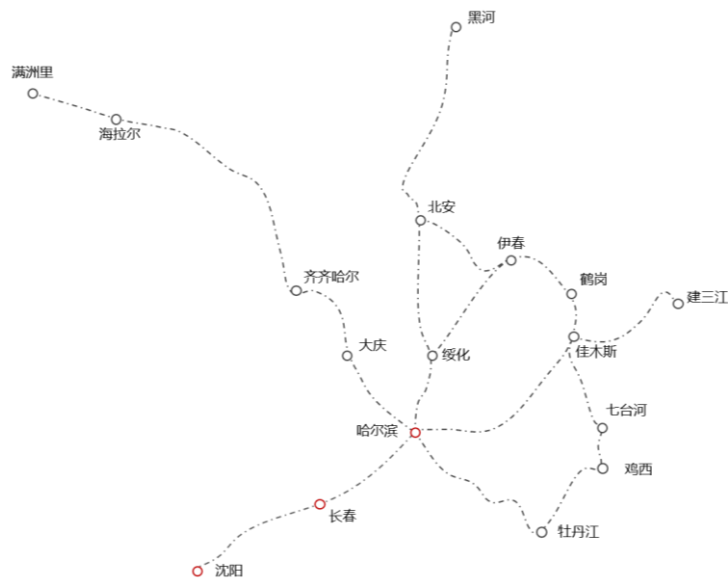
（1）西北专线



以兰州（东川站）为起点，将兰州以东的非直发订单集并至兰州，借助多品牌服务优势进行不同品牌、不同车型的二次配载。

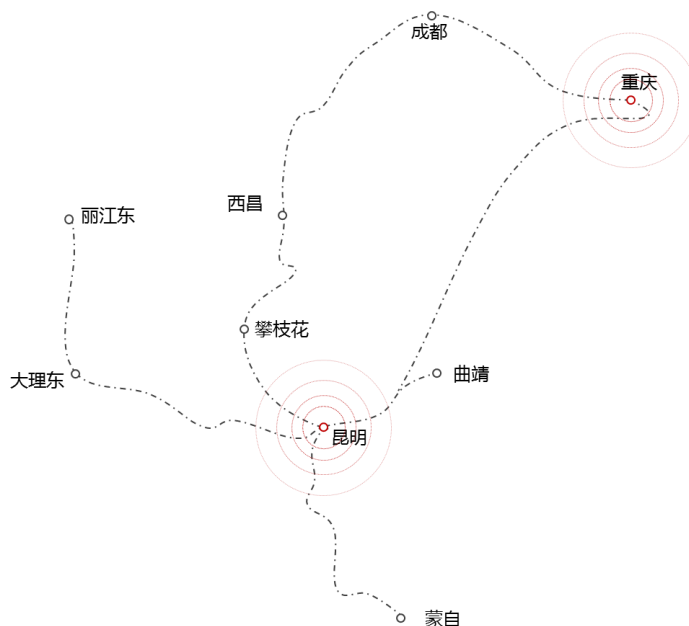
长线进藏、通疆，短线走河西。新疆的零散订单借助环疆铁路的时效优势和多品牌、多车型的服务优势再次进行三次配载发运。最终以达到零散订单配载效率高、铁路在途时效强、季节发运稳定的根本目的。

（2）东北专线



分别以沈阳、长春、哈尔滨为起点，区域内多点式公铁联运灵活组合，沈阳铁路直发或长春集结再公路转运至哈尔滨，搭载快运班列的方式辐射黑龙江全境及蒙东区域。具备效率高、成本低、季节发运稳定的特点。

（3）西南专线



以重庆为起点，通过重庆区域的属地品牌及以远区域的到达品牌进行不同品牌、不同车型的铁路二次配载转运，可辐射黔南区域、云南全境和攀西区域。

云南配送除公路运输外，还具备昆明通往大理、丽江的局管内铁路专线，可辐射保山、大理、丽江、香格里拉等区域，进一步节省入云南境后的物流成本。

7、“中转库+末端分拨”经营模式优势

商品车运输的主要路径一般是从汽车制造企业运至汽车经销商。商品车属于大批量生产出厂，而4S店为主的汽车经销商分布分散，且单店汽车需求量相对较小。就汽车制造企业而言有车辆大批量出库及短时仓储需求，就各经销商而言由于汽车销售竞争加剧有快速交货的需求。

如何兼顾上下游各方需求，是成功占领市场的关键因素之一。为此，公司通过多年的实践和总结，形成了具有自身优势和特点的物流配送模式。首先，公司在铁路干线周边建立物流基地或设置中转库，通过铁路干线将商品车运输至中转库，满足下游客户大批量出库及短时仓储的需求。其次，综合下游经销商小批量、多品种的需求，快速调配公路运力将商品车分类组合调拨至终端，既满足下游终端客户对及时性的要求，又最大限度的降低公路空驶距离从而降低综合物流成本。

公司的这种物流配送模式在尚未建立有效公路对流的地区优势尤为突出。由于我国汽车产业尚未在西北、新疆等区域大规模布局，通过公路运输方式便难以

实现网络循环、资源对流。而通过“中转库+末端分拨”方式，可以最大限度的降低公路空驶距离，提高运输效率。未来，随着铁路基础设施的进一步完善，“中转库”将成为行业标配，得到进一步应用。

8、物流信息化优势

公司结合自身生产业务需求自主开发的物流信息化平台 VLM，该系统可对接中铁特货 OTD、铁路 TMS、公路 GPS 和仓储 WMS 等外部信息系统。实现了物流过程信息采集的自动化，能够为客户提供准确及时全程跟踪信息。公司制定了严格的管理制度和规范的操作流程，能为客户提供包括全程信息监控、多式联运、二次分拨、商品车仓储等增值服务。公司建立了严格完整的商品车物流质量控制体系，有效地控制和降低了物流质损，得到客户的高度认可。

9、地理区位优势

公司地处重庆，该区域是物流行业重点发展区域之一。重庆是中国西部唯一的直辖市，五大中心城市之一，西南地区的综合交通枢纽，处于丝绸之路经济带、中国—中南半岛经济走廊与长江经济带“Y”字形大通道的联节点上，是“一带一路”、长江经济带、中新（重庆）战略性互联互通示范项目的重要节点。“一带一路”、“长江经济带”、“中新（重庆）战略性互联互通示范项目”三大国家战略决定了重庆举足轻重的区域地位。

此外，重庆还是全国车辆制造生产重要基地之一，区域内有长安汽车、长安福特、上汽通用五菱、北京现代、东风小康、华晨鑫源等汽车制造企业。区域内集聚了优质的整车制造产业资源，为公司提供了具备竞争力的区域优势，使得公司能更好的与汽车制造企业协同发展，形成相互促进的产业供应链。

（四）发行人竞争劣势

1、公司规模较小

公司现在已经具备一定的规模实力，是西南、西北等地区的细分市场较具影响力的第三方物流企业。然而与国内大型汽车制造企业附属的控股或参股的企业相比，公司的规模相对较小，在资金实力、设备规模上尚存在较大差距。

2、融资渠道单一

公司目前融资渠道较为单一，主要依靠银行贷款和自身的积累。随着公司业务规模的扩大，对资金的需求量将持续增加。融资渠道的单一制约了公司的发展速度。若本次公开发行成功，将极大缓解公司发展所需资金问题，拓宽公司金融融资渠道。

四、发行人主营业务情况

（一）主要服务及用途

详见本招股说明书“第六节 业务和技术”之“一、发行人主营业务及主要服务基本情况”。

（二）公司主要服务流程

1、汽车整车综合物流服务业务模式

（1）公司开展整车全程物流服务过程如下：

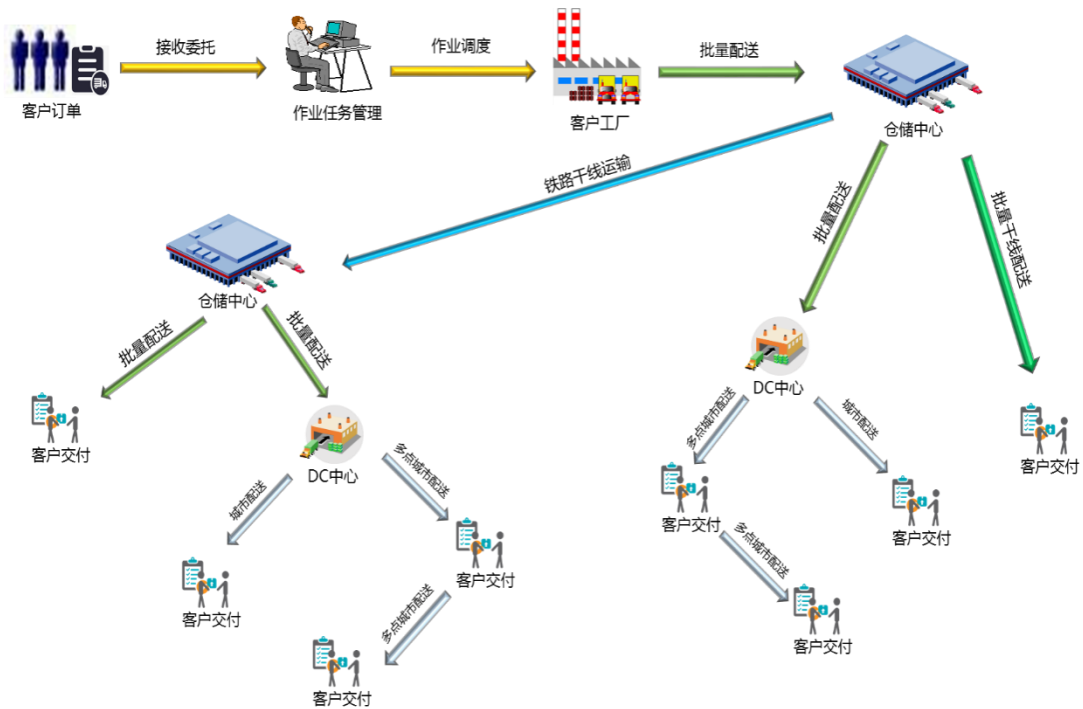


（2）公司开展整车两端作业服务过程如下：



2、非汽车商品综合物流服务业务模式

公司开展非汽车商品综合物流服务业务流程如下：



(三) 主要经营模式

1、盈利模式

(1) 不同业务盈利模式

①汽车整车综合物流服务

公司在保证自身合理利润的基础上，根据铁路发运成本、不同时段的油价浮动程度、区域运输难易程度、外购公路运力和装卸等物流辅助活动单价变动等因素综合考虑各项成本提出各项业务参考价格。同时结合客户的物流业务规模、服务质量要求及客户战略定位，根据自身的竞争实力，最终通过与客户协商或竞标方式确定服务价格。公司的利润来源为全程联运服务的运费差额、物流辅助服务增值收益等，可概括为：利润=运输单价×数量（台数或吨、箱）-向供应商支付的运费或作业费-自身成本消耗-税费。

②非汽车商品综合物流服务

公司非汽车商品综合物流服务定价方式整体与汽车整车综合物流服务定价方式保持一致。公司非汽车商品综合物流服务根据与客户确定的运输价格，以双方确认的线路结算里程，实行运费结算全包干制度。

③仓储服务

公司结合自身仓库单位折旧成本，并根据历年仓库出租率情况、客户存放货物种类、仓储时长等与客户通过协商方式确定单位价格。如仓储时长超过一年，发行人通常与客户约定价格定期调整条款。仓储业务根据公司与客户确定的每平方米仓储服务价格，以双方确认的面积，按月计费。

公司盈利模式与行业比较不存在重大差异。

（2）发行人同类业务对不同客户的定价方式保持一致

公司主要为客户提供综合物流服务和仓储服务，汽车整车综合物流服务中，公司根据客户运输的汽车型号、尺寸、车辆价格、运输时效、运输方式、线路等分别制定物流运输方案，不同客户之间定价方式不存在差异。不同客户相同业务、相同线路的价格不存在重大差异，价格差异主要系运输车辆尺寸、车辆价值差异等引起。

以公司向华晨鑫源、东风小康提供的相同路线全程物流服务为例，不同客户之间相同线路运输单价不存在重大差异。

单位：元/台

| 起运地 | 目的地 | 华晨鑫源 | 东风小康 |
|-----|-----|------|------|
|-----|-----|------|------|

| | | | |
|----|------|----------|----------|
| 重庆 | 兰州 | 1,490.91 | 1,503.84 |
| 重庆 | 酒泉 | 2,214.00 | 2,173.82 |
| 重庆 | 张掖 | 1,998.00 | 1,961.74 |
| 重庆 | 武威 | 1,789.82 | 1,773.76 |
| 重庆 | 乌鲁木齐 | 3,347.45 | 3,427.18 |

注：上表中运输单价摘录自发行人与华晨鑫源和东风小康签署的销售合同附件，均已折算成不含税价格。

非汽车商品综合物流服务定价方式与汽车整车综合物流服务类似，同类业务对不同客户的定价方式保持一致。

仓储服务中，不同客户仓储单价均以单位面积折旧为参考，并结合客户仓储面积、时长进行协商确定，不同客户之间不存在重大差异。

综上，公司定价原则保持了较好的一致性，不同客户之间定价方式不存在重大差异。

2、采购模式

公司物流运输主要是通过不同运输方式组合的多式联运，因此公司物流业务运营过程中，主要采购内容为铁路运力、公路运力、物流辅助作业和燃油。

具体采购情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2021年1-6月 | 2020年度 | 2019年度 | 2018年度 |
|-----------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| 外购铁路运力 | 15,030.31 | 22,150.16 | 18,788.03 | 19,730.48 |
| 外购公路运力 | 13,618.41 | 29,001.20 | 35,661.71 | 25,841.60 |
| 物流辅助成本 | 5,347.25 | 12,268.61 | 12,554.78 | 11,384.60 |
| 外购燃油 | 402.05 | 1,156.03 | 1,591.78 | 1,207.03 |
| 合计 | 34,398.03 | 64,575.99 | 68,596.30 | 58,163.71 |

（1）铁路运输的采购

直接向铁路部门进行铁路承运业务的采购，通常需要公司先行支付运费后方可实施发货运输。其中与汽车运输相关的铁路运力均向中铁特货各分子公司采购，与非汽车商品综合物流相关的铁路运力均向各地铁路局采购。

由于承运标的物汽车本身的特性，较比通过铁路运输普通货物作业难度更大，要求的专业性更高。为此，铁路部门设立专门的汽车承运机构中铁特货物流

股份有限公司专业从事汽车物流运输。中铁特货是国内商品车铁路运输唯一承运权的公司，具有自然垄断属性。公司在开展全程公铁联运业务中，根据发运站点的不同，分别与中铁特货各地分子公司签署《商品车铁路物流合同》，向各分子公司采购“站到站”物流业务。《商品车铁路物流合同》每年一签，为框架性合同，仅约定线路运输单价，合同有效期内运输价格保持稳定。

公司向中铁特货采购铁路运力的价格系在国家发改委制定的铁路整车货物运输基准运价基础上，由中铁特货核价系统根据公司预计运量测算得出报价，经双方协商确定后报中铁特货各职能部门审批后形成双方最终成交价格，价格整体保持稳定。合同有效期内如出现新增线路、作业内容调整、税率调整等情形，由双方通过补充协议方式对价格进行确认。

根据双方签署的合同，公司定期会同中铁特货各站点制定年度、月度运输计划，根据年度、月度计划安排细化为装卸作业车站周、日运输计划，在运力保障的基础上，实现有计划的均衡运输。

①报告期内，发行人向中铁特货采购运力价格保持相对稳定

A、国家政策对铁路运输的大力支持，保证了铁路运输价格的稳定性

铁路运力作为社会公共资源，由国铁集团垄断经营，根据《国务院关于改革铁路投融资体制加快推进铁路建设的意见》、《国家发展改革委关于深化铁路货运价格市场化改革等有关问题的通知》等相关文件精神，铁路运输企业需按“合法、公平、诚信”原则，严格执行国家价格政策，自觉规范价格行为。铁路货运价格将按照与公路保持合理比价关系的原则制定，并建立铁路货运价格随公路货运价格变化的动态调整机制。

铁路运输与公路运输相互竞争，铁路运输价格与公路运输价格动态调整的机制确保了铁路运输价格的稳定性。

B、报告期内，发行向中铁特货采购铁路运力单价整体保持相对稳定，部分线路因运量上升略有下降

根据发行人与中铁特货各地分公司签署的《商品车铁路物流合同》及补充协议，发行人向中铁特货各地分公司采购铁路运力，根据分公司差异，计价方式可区分为按车厢收费和按台收费。同时各地分公司为鼓励大批量铁路发运，通常在

合同中约定淡季商品车运量运价挂钩上下浮动政策，根据发运量的不同，适用不同定价标准。

报告期内发行人向中铁特货采购单价整体保持相对稳定，部分线路略有下降。随着商品车铁路运输规模的扩大，自 2020 年起，中铁特货各分公司相继推出阶梯定价，随着发行人运输规模的增加，铁路运力单价将有望进一步降低。

C、随着铁路网络建设的逐步完善，铁路运输价格持续下降是未来市场发展的必然趋势

近年来，中国铁路行业发展迅速，促使了铁路运输业固定资产投资平稳上升。根据中国国家统计局数据显示，中国铁路运输业固定资产投资总额从 2011 年的 5,863 亿元增长至 2020 年的 7,819 亿元，年复合增长率达 3.25%。铁路网规模的扩大将持续促进铁路在基础建设和铁路装备方面的投资，铁路固定资产投资规模将持续上升。

随着铁路网络建设的不断完善，铁路营业里程的快速增加。“十三五”时期，全国铁路营业里程由 12.10 万公里增加到 14.63 万公里、增长 20.9%，复线率由 53.5% 增长到 59.5%，电气化率由 61.8% 增长到 72.8%，“四纵四横”高铁网提前建成，“八纵八横”高铁网加密成型。铁路路网规模逐年扩大，铁路运力供应持续增加，将持续带动铁路运营效率的提高和运输成本的降低。

②公司向中铁特货采购铁路运力具有可持续性

A、中铁特货的核心竞争力在于拥有针对商品汽车物流的铁路专业运输设备，其战略定位决定了其会持续向社会提供铁路运力

中铁特货的核心竞争力在于拥有商品汽车物流的铁路专业运输设备，其承接的“门到门”业务所涉及两端作业均对外采购，与发行人相比，其在装卸、转驳等两端作业上并不具备比较优势，且中铁特货主要客户与发行人主要客户存在较大差异，中铁特货向发行人及社会公众持续提供运力将不断丰富和增强其收入来源。

B、通过发行人和中铁特货各自比较优势的结合，有利于汽车公铁联运市场规模的进一步增加，实现共赢

在与中铁特货的长期合作中，发行人已与中铁特货形成互为供应商和客户的稳定合作关系。一方面发行人承接客户全程公铁联运业务后，将铁路发运部分交由中铁特货执行。另一方面中铁特货承接客户全程公铁联运业务后，将除铁路发运以外的两端作业交由发行人执行。通过发行人和中铁特货各自分工协作共同完成商品车全程公铁联运全部流程，双方各自作业环节均为全程公铁联运业务中不可或缺的部分。

尽管发行人和中铁特货均面向主机厂开展多式联运业务，但发行人与中铁特货在主机厂客户选择上存在较大差异，中铁特货客户以年销量 100 万台以上主机厂为主，发行人客户以年销量 30 万台以下主机厂为主。发行人通过汇集众多中小客户物流需求实现规模化，并与中铁特货形成差异化竞争。同时近年来不断涌现的零散在用车客户亦需诸如发行人在内的第三方物流企业推动汇集客户需求。与中铁特货将两端业务全部外包相比，发行人作为全程公铁联运业务的长期实际经营者，具备业务全流程的管控能力，在承接零散客户业务上具有天然优势。中小型客户选择发行人作为供应商，发行人通过汇集客户需求后再集中向中铁特货采购铁路运力是市场化分工的必然选择，体现了发行人和中铁特货在各自作业环节的竞争优势，通过两者比较优势的结合共同实现商品车由公路运输向公铁联运方式转变。

综上，发行人自成立以来即向中铁特货采购铁路运力，并逐步形成了互为供应商和客户的稳定合作关系。通过发行人和中铁特货在全程公铁联运业务中的分工协作和各自比较优势的结合共同实现商品车由公路运输向公铁联运方式转变，实现铁路运输规模的提升。因此，发行人向中铁特货采购铁路运力具有可持续性。

（2）外协作业费采购

公司的物流路线是在考虑成本和时效的基础上将不同运输方式优化组合，有效衔接。公司需要及时的调配不同的运力资源来匹配多式联运模式。除了采购铁路运力及调配自有公路运输车辆外，公司仍需对外采购相当的公路运力及两端作业服务来满足公司多式联运模式下无缝衔接的要求。

公司秉承“方便、高效、安全、快捷”的采购理念，认真履行公司采购管理

体系的要求，通过资质、供给运力、物流方案、成本等一系列要素对外协作业商进行采购评审，对外协作业商是否具有合格的作业能力进行逐项的认定，建立起合格外协作业商的采购体系。对入选的合格外协作业商，定期对外协作业商进行KPI指标的考核。

①发行人对外采购公路运力和物流辅助作业的必要性及合理性

与传统运输服务公司仅提供运力服务不同，发行人作为第三方现代综合物流企业，更多地将精力投入为客户设计定制化的物流解决方案、物流网络布局、物流装载技术开发、运输线路规划及提高业务调度管理能力等方面。在具体运力方面，发行人更多地利用社会上供应充足的外部运力来执行基础的运输环节，同时对外部运力进行合理调度、管理、线路优化，并通过规模效应实现单位成本降低。因此现代物流企业将非关键物流操作环节交由外部供应商执行，属于行业普遍现象，符合行业惯例。

同行业外协采购情况如下：

| 公司简称 | 外协采购情况 |
|------|---|
| 长久物流 | 2013年、2014年和2015年，外协采购比例分别为96.49%、97.15%和97.54% |
| 西上海 | 2017年、2018年和2019年，整车运输服务外协采购占比分别为100%、100%和100% |
| 中铁特货 | 2017年、2018年和2019年，外协采购占比分别为100%、100%和100% |
| 安达物流 | 2012年和2013年，外协采购占比分别为53.45%和57.22% |

注：数据来源于上述公司招股说明书或公开转让说明书，部分企业上市或挂牌后相关数据未披露。

外购运力服务为行业普遍现象，上述公司通过采购外部服务，可集中精力进行物流网络建设、物流方案设计优化及提高业务调度管理能力。

A、基础环节外包是社会分工的必然选择

随着行业分工的专业化和精细化程度日益提高，任何一种物流经营模式都不可能独立完成物流业务中的所有环节，合理的行业分工不仅可以提高效率，还可实现社会资源的充分利用并有效降低社会总物流成本。

发行人将非关键物流环节进行外包可充分利用社会资源，发挥不同基础物流服务提供商在细分行业的比较优势。

B、基础环节外包有助于降低管理成本及运输成本

相比管理大规模的车辆、司机，对承运商管理更简化，管理成本更低，可避免直接管理大量员工从而直接带来的巨大管理成本和风险。

发行人外协商通常为小型运输公司，规模通常较小，可实现对车辆和员工的精细化管理，管理效果更好。因此在现阶段，大型的物流企业通过与外协商建立契约关系，简化管理链条，强化管理效率。

此外，发行人对外协服务商通常存在 3-4 个月账期，而员工工资通常按月发放，通过与外协服务商约定结算周期，可一定程度上对冲下游客户对发行人营运资金占用。

C、利用外协商在特定区域的比较优势，降低作业成本

随着公司业务规模的不断扩张，自有司机不可能很快熟悉所有的路线，而承运商可以利用其在自己熟悉的路线上长期运营积累下来的优势，控制运输成本，保障运输质量。同时自有生产员工亦偏好于在家庭住所附近就业，以重庆地区员工为例，安排其前往外地作业，会相应地增加差旅、住宿和餐饮成本。

D、采用外协服务商，有助于集中精力开发网络布局，进行物流规划和设计，创造物流核心价值

发行人汽车整车综合物流和非汽车商品综合物流服务大体可分为从下游客户获取订单、进行物流线路设计规划（规划线路、组织公路/铁路运力、运输方案设计、平衡物流资源等）、实际承运（前端作业、铁路装/卸车、铁路运输、后端作业、转运等）。

将承运环节交由外协商负责实施，有利于现代物流企业在迅速扩张运力的同时集中有限资源开发网络布局（包括客户网络、运力网络等），实施信息化建设，优化物流规划方案设计，提高企业整体运营效率，实现规模效应。

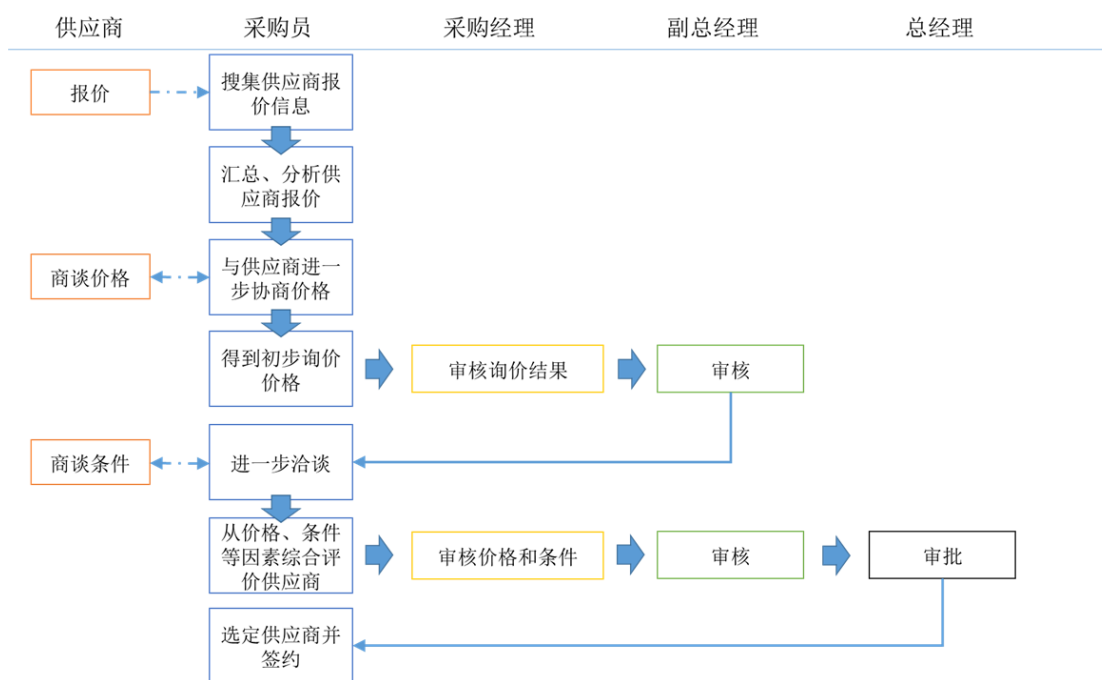
同时车辆购置成本作为外协服务商最主要的成本投入，通过采购外部服务，可有效节约资金占用，减少折旧摊销，提升公司盈利能力，将有限资金投入到了网络资源和信息化管理建设中去，通过提升服务质量，降低成本的同时提高核心竞争力。

综上，发行人对外采购公路运力和物流辅助作业具有合理性与必要性。

②发行人制定了完善的供应商采购询价流程，向不同供应商采购价格不存在重大差异，外协服务定价公允

A、向外部供应商采购定价流程及依据

发行人外部供应商采购询价流程如下：



a.公司根据年度经营计划，制定总体采购计划，确定年度外协商采购方案。根据采购内容，采购部进行市场调研结合各成本因素形成自核价。

b.制作询价函或报价邀请函，内容包括采购内容、报价单位资格要求、报价时间要求、报价地点、报价方式、联系人及联系方式等。

c.对有兴趣参与报价的外协商进行资格预审，主要是对其提交的有关资格证明文件进行审查，如是否具有道路运输许可资质，是否配备相应的人员等。

d.报价截止日后，公司将汇总所有外协商的业务询价函进行比选，得到初步询价结果，采购员审核询价结果并由采购部经理进行确认。期间价格可能反馈供应商进行再次磋商，最后确认后提交副总经理、总经理进行审核确认。

e.外协商确定后，公司根据确定的采购价格，与成交外协商签订采购合同。

B、外部供应商采购定价公允性分析

发行人向外部供应商采购价格系在公司综合考虑作业难度、供应商利润、区域位置等特点上确定的内部定价基础上，结合询价确定，定价方式符合行业惯例。发行人同区域（线路）相同作业环节外协服务对不同外协商的价格不存在显著差异，外协商不存在为发行人承担成本、费用或输送利益的情形，交易定价公允。

（3）燃油采购

公司对燃油的采购主要采取集中采购的方式，公司统一采购油卡并发放给司机。结算人员会根据司机每月行驶里程，事先核定的油耗和月初油价计算出司机每月的油费，预先给司机的油卡充值。司机根据道路运输线路，选择合适的国家正规加油站加注燃料。司机会把加注燃油的数据每月汇总给公司，由公司结算人员对燃油使用情况进行统计。

3、销售模式

公司对主要客户业务获取方式包括招投标、竞争性谈判。发行人下游主要客户由大型汽车物流配送商、大型汽车制造厂商、日用快消费品生产商等优质企业构成，主要客户具备较好的内部管理和风险控制能力。发行人系依据其要求，以上述方式与客户开展商务活动。

报告期内，发行人各项主营业务面向的主要客户群体如下：

| 业务内容 | 服务类型 | 客户群体 | 主要客户 |
|-------------|--------|-------------------------------------|----------------------------|
| 汽车整车综合物流服务 | 全程公铁联运 | 国内各大汽车制造企业或其下属公司、在用车客户，中铁特货等第三方物流企业 | 长安民生、东风小康、华晨鑫源等 |
| | 全程公路运输 | | 奇瑞汽车等 |
| | 转驳服务 | | 中铁特货、中都物流、安吉物流等 |
| | 物流辅助服务 | | |
| 非汽车商品综合物流服务 | | 啤酒、饮料等快速消费品生产客户 | 百威啤酒、纳爱斯、娃哈哈等 |
| 仓储服务 | | 物流、贸易等具有仓储需求的客户 | 重庆远孚物流有限公司、重庆蜀道易供应链管理有限公司等 |

报告期内，发行人汽车整车综合物流服务和非汽车商品综合物流服务主要客户业务拓展方式具体如下：

| 序号 | 客户名称 | 提供主要服务类型 | 业务拓展方式 |
|----|----------------|---------------|--------|
| 1 | 重庆长安民生物流股份有限公司 | 全程物流服务、两端作业服务 | 招投标 |

| 序号 | 客户名称 | 提供主要服务类型 | 业务拓展方式 |
|----|---------------------|---------------|--------|
| | 司及其关联方 | | |
| 2 | 重庆东风小康汽车销售有限公司及其关联方 | 全程物流服务、两端作业服务 | 招投标 |
| 3 | 奇瑞汽车股份有限公司及其关联方 | 全程物流服务、两端作业服务 | 竞争性谈判 |
| 4 | 华晨鑫源重庆汽车有限公司及其关联方 | 全程物流服务、两端作业服务 | 竞争性谈判 |
| 5 | 重庆哈弗物流有限公司及其关联方 | 全程物流服务、两端作业服务 | 招投标 |
| 6 | 车好多汽车销售（江苏）有限公司 | 全程物流服务 | 商务谈判 |
| 7 | 重庆幻速物流有限公司 | 全程物流服务 | 商务谈判 |
| 8 | 广州东铁汽车物流有限公司及其关联方 | 全程物流服务、两端作业服务 | 招投标 |
| 9 | 中铁特货物流股份有限公司及其关联方 | 两端作业服务 | 招投标 |
| 10 | 中都物流有限公司及其关联方 | 全程物流服务、两端作业服务 | 商务谈判 |
| 11 | 百威（中国）销售有限公司及其关联方 | 非汽车商品综合物流服务 | 招投标 |
| 12 | 纳爱斯丽水销售有限公司及其关联方 | 非汽车商品综合物流服务 | 招投标 |
| 13 | 重庆娃哈哈广盛饮料有限公司及其关联方 | 非汽车商品综合物流服务 | 招投标 |
| 14 | 成都市九桥物流有限责任公司 | 非汽车商品综合物流服务 | 商务谈判 |
| 15 | 致伸科技（重庆）有限公司 | 非汽车商品综合物流服务 | 商务谈判 |
| 16 | 宁波永杰国际贸易有限公司 | 非汽车商品综合物流服务 | 商务谈判 |
| 17 | 宁夏紫光天化蛋氨酸有限责任公司 | 非汽车商品综合物流服务 | 商务谈判 |

注：报告期内各期，上述客户合计收入占比均超过主营业务收入的 85%。

发行人仓储服务整体收入规模较小，且客户较为分散，仓储服务客户均通过商务谈判、客户主动拜访等方式获取，上表中未详细列示。

发行人主营业务收入根据客户获取方式的不同，具体分类如下：

单位：万元

| 项目 | 2021年1-6月 | | 2020年度 | | 2019年度 | | 2018年度 | |
|-----------|------------------|----------------|------------------|----------------|------------------|----------------|------------------|----------------|
| | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 |
| 招投标 | 33,360.82 | 72.12% | 62,583.30 | 73.39% | 66,921.87 | 74.02% | 70,022.41 | 85.92% |
| 竞争性谈判 | 4,244.11 | 9.18% | 8,395.70 | 9.85% | 10,655.18 | 11.79% | 1,015.64 | 1.25% |
| 其他 | 8,652.07 | 18.70% | 14,299.62 | 16.77% | 12,830.34 | 14.19% | 10,459.21 | 12.83% |
| 合计 | 46,256.99 | 100.00% | 85,278.62 | 100.00% | 90,407.39 | 100.00% | 81,497.26 | 100.00% |

注：其他包括商务谈判、业界推荐、客户主动拜访等。

报告期内，发行人通过竞争性谈判获取的客户主要包括奇瑞汽车和华晨鑫源，随着奇瑞汽车业务量的增加，竞争性谈判收入占比亦相应增加。

4、与同行业可比公司相比，发行人经营模式不存在重大差异

根据同行业可比公司招股说明书、公开转让说明书，发行人与同行业可比公司经营模式对比情况如下：

| 序号 | 公司名称 | 运输方式 | 服务、盈利或定价模式 | 采购模式 |
|----|------|--------|--|--|
| 1 | 长久物流 | 公路运输为主 | 由客户（主要是汽车生产厂商）提出运输需求，公司根据发运规模、发运车型、发运路线等需求结合运力情况（绝大部分采用承运商运力），进行物流规划，组织运力将乘用车由生产所在地或客户指定起始地运送至客户指定的地点（一般为汽车经销商所在地）。运输完成后，公司依据合同中约定的结算价格、运输里程和实际运抵的商品车数量与汽车生产厂商进行结算 | 外协为主的经营模式。2013年、2014年和2015年，外协采购比例分别为96.49%、97.15%和97.54% |
| 2 | 安达物流 | 公路运输 | 根据客户订单对于交货期、交货地点、交货质量等的要求，运用运输、储存、装卸、配送、信息处理、其他增值服务等方式，实现汽车产业链上的零部件、整车、售后配件以及召回/回收等各个环节之间的实体流动过程 | 外协采购为主，2012年、2013年和2014年1-2月，外协运费成本占总成本比分别为53.45%、57.22%和61.64%。 |
| 3 | 西上海 | 公路运输 | 由客户提出运输需求，根据发运规模、发运车型、发运路线等需求，进行物流规划，组织运力将整车由起始地运送至客户指定地点。 对于原有线路，结合业务量变化、市场竞争情况，在原有定价基础上进行调整。对于新增线路，综合人工成本、车辆折旧及维修成本等，综合返程货源、业务量确定预估利润，制定服务价格 | 整车运输服务采用全部向承运商采购运力经营模式 |
| 4 | 中铁特货 | 公铁联运 | 各分公司与汽车制造企业或其下属公司对接商品汽车铁路运输需求，公司根据发运规模、线路等因素合理调配车辆，经提车验收后发运。运输完成后，依据合同中约定结算价格、运输里程和实际运抵的商品车数量进行计算 | 铁路运力均向各地路局采购，两端配送服务全部通过外协提供。2018年至2020年，铁路运力和两端作业外协采购占比分别为100%、100%和100% |
| 5 | 发行人 | 公铁联运为主 | 发行人在保证自身合理利润的基础上，根据铁路发运成本、不同时段的油价浮动程度、区域运输难易程度、外购公路运力和装卸等物流辅助活动单价变动等因素综合考虑各项成本提出各项业务参考价格。同时结合客户的物流业务规模、服务质量要求及客户战略定位，根据自身的竞争实力，最终通过与客户协商或竞标方式确定服务价格。利润来源为全程联运服务的运费差额、物流辅助服务增值收益等 | 外协为主的经营模式。2018年、2019年和2020年，外协采购占比分别为82.31%、81.83%和82.10% |

注：部分公司年报中未披露其最近三年一期采购情况或成本明细，故以其招股说明书或公开转让说明书数据列示。

通过上述比较，发行人盈利模式、采购模式与同行业可比公司不存在重大差

异。

5、发行人与可比公司的差异主要体现在运输方式、客户构成等方面

发行人在运输方式、资源布局和客户结构上与同行业可比公司存在较大差异，具体差异如下：

（1）运输方式和资源布局导致的作业环节、成本结构等差异

发行人是一家主要通过公铁联运方式为整车、快消品提供服务的第三方物流企业。由于涉及公路、铁路运输方式的转换，必然比通过单一运输工具下的运输增加了相应的作业环节和作业次数，比如“主机厂到发站火车站”和“到站火车站到4S店”等环节涉及的公路转驳运输作业、货物上下火车的装卸作业、等候集结分拨过程中的中转仓储作业等。运输方式的差别导致在作业环节、成本结构、定价依据等方面存在差异，特别是公铁联运模式衍生出区别于单一公路运输所特有的两端业务的差异。

与公路运输企业作业点到点运输相比，发行人汽车整车综合物流服务，除包括“门到门”全程物流服务，还包括“门到站”和“站到门”部分涉及的两端作业服务。基于运输方式的本质差别，发行人与长久物流等公路运输企业相比，具有作业环节多、作业内容和成本结构复杂等特点。公路运输企业向客户报价和供应商采购时定价依据主要考虑油费、路桥费、车辆折旧和驾驶员薪酬变动等因素。发行人以运输成本、人工成本和仓储成本为主，向客户报价和供应商采购时定价依据除考虑影响运输成本的因素外，还需考虑装卸、仓储等以人员薪酬、折旧摊销等为主的成本。

同时与全程业务相比，两端业务主要集中于装卸、加固、转驳等作业内容，较全程业务运输距离短。因此，单就两端业务而言，服务报价更多针对作业内容按台计费，通常不与两端转驳里程挂钩，而是按照转驳距离远近采取阶梯型定价方式，与“门到门”或“站到站”按照线路结算里程有显著差别。

（2）主要经营地差异导致客户差异及运输区域差异

同行业可比公司中，中铁特货客户集中于上汽集团和一汽股份，受铁路垄断经营特点，国内汽车主机厂或附属物流企业多为中铁特货客户，作业区域遍布全国各地。长久物流注册地位于北京，客户集中于一汽物流、北京中都格罗唯视物

流有限公司等，其主要作业区域主要位于华北、东北、华南。安达物流和西上海注册地分别位于天津和上海，汽车运输客户集中于广汽丰田和广汽本田。

发行人主要经营地位于重庆，商品车运输主要客户为长安民生、东风小康、华晨鑫源等，主要发运地和到达地为西南、西北和华北。客户的差异导致发行人商品车运输线路、运输距离等存在差异。

综上，发行人与可比公司在盈利模式和采购模式上不存在重大差异，与同行业可比公司的主要差异集中在运输方式、经营区域和客户构成上。

五、发行人主要客户和主要供应商

（一）发行人主要客户

报告期内各期前五大客户及销售情况如下：

单位：万元

| 年度 | 序号 | 客户名称 | 销售额 | 占公司营业收入的比例 |
|-----------|----|---------------------|-----------|------------------|
| 2021年1-6月 | 1 | 中铁特货物流股份有限公司及其关联方 | 10,953.07 | 23.24% |
| | 2 | 重庆长安民生物流股份有限公司及其关联方 | 10,206.90 | 21.66% |
| | 3 | 重庆东风小康汽车销售有限公司及其关联方 | 4,628.93 | 9.82% |
| | 4 | 百威（中国）销售有限公司及其关联方 | 3,825.68 | 8.12% |
| | 5 | 奇瑞汽车股份有限公司及其关联方 | 3,650.35 | 7.75% |
| | | | 合计 | 33,264.93 |
| 2020年度 | 1 | 中铁特货物流股份有限公司及其关联方 | 23,419.16 | 27.00% |
| | 2 | 重庆长安民生物流股份有限公司及其关联方 | 16,022.18 | 18.47% |
| | 3 | 重庆东风小康汽车销售有限公司及其关联方 | 8,860.82 | 10.22% |
| | 4 | 百威（中国）销售有限公司及其关联方 | 6,865.35 | 7.91% |
| | 5 | 奇瑞汽车股份有限公司及其关联方 | 6,697.36 | 7.72% |
| | | | 合计 | 61,864.87 |
| 2019年度 | 1 | 中铁特货物流股份有限公司及其关联方 | 27,747.81 | 30.17% |
| | 2 | 重庆长安民生物流股份有限公司及其关联方 | 13,711.17 | 14.91% |

| | | | | |
|---------|----|---------------------|------------------|---------------|
| 2018 年度 | 3 | 重庆东风小康汽车销售有限公司及其关联方 | 9,646.82 | 10.49% |
| | 4 | 奇瑞汽车股份有限公司及其关联方 | 8,931.77 | 9.71% |
| | 5 | 百威（中国）销售有限公司及其关联方 | 6,821.90 | 7.42% |
| | 合计 | | 66,859.47 | 72.70% |
| | 1 | 中铁特货物流股份有限公司及其关联方 | 27,789.00 | 33.51% |
| | 2 | 重庆长安民生物流股份有限公司及其关联方 | 17,035.38 | 20.55% |
| 2018 年度 | 3 | 重庆东风小康汽车销售有限公司及其关联方 | 10,462.43 | 12.62% |
| | 4 | 百威（中国）销售有限公司及其关联方 | 6,614.71 | 7.98% |
| | 5 | 广州东铁汽车物流有限公司及其关联方 | 4,495.22 | 5.42% |
| | 合计 | | 66,396.74 | 80.08% |

注：表中销售客户按同一实际控制下合并计算。

报告期内，公司不存在向单一销售客户或受同一实际控制人控制的客户累计销售比例超过当期收入总额 50% 的情形，也不存在严重依赖少数销售客户的情形。公司董事、监事、高级管理人员和核心技术人员，主要关联方或持有发行人 5% 以上股份的股东在上述客户中没有权益。

发行人与主要客户之间不存在除正常业务往来以外的异常资金往来，发行人客户与发行人、发行人主要股东、控股股东、实际控制人及其近亲属、董事、监事、高管人员及其近亲属不存在代垫费用和利益输送情形。

1、报告期内，不同业务前五大客户销售情况

报告期内，公司全程物流服务、两端作业服务、非汽车商品综合物流服务各项业务收入的前五大客户的相关情况如下：

（1）全程物流服务前五大客户销售情况

①2021 年 1-6 月

单位：万元

| 序号 | 合并客户名称 | 单体客户名称 | 全程业务收入金额 | 占全程业务收入比重 |
|----|---------|----------------|----------|-----------|
| 1 | 重庆长安民生物 | 重庆长安民生物流股份有限公司 | 7,789.01 | 37.51% |

| 序号 | 合并客户名称 | 单体客户名称 | 全程业务收入 金额 | 占全 程 业 务 收 入 比 重 |
|-----------|---------------------|----------------|------------------|---------------------------------------|
| | 流股份有限公司及其关联方 | 重庆铃耀汽车有限公司 | 86.13 | 0.41% |
| | | 重庆长享供应链科技有限公司 | 0.85 | 0.00% |
| | | 小计 | 7,875.99 | 37.93% |
| 2 | 重庆东风小康汽车销售有限公司及其关联方 | 重庆东风小康汽车销售有限公司 | 1,705.40 | 8.21% |
| | | 十堰东风风光汽车销售有限公司 | 1,476.93 | 7.11% |
| | | 重庆东风风光汽车销售有限公司 | 535.81 | 2.58% |
| | | 重庆小康进出口有限公司 | 405.62 | 1.95% |
| | | 东风小康其他关联方 | 2.99 | 0.01% |
| | | 小计 | 4,126.74 | 19.87% |
| 3 | 安徽奇瑞商用车销售有限公司及其关联方 | 安徽奇瑞商用车销售有限公司 | 2,966.93 | 14.29% |
| | | 开瑞新能源汽车有限公司 | 385.52 | 1.86% |
| | | 奇瑞汽车河南有限公司 | 150.72 | 0.73% |
| | | 奇瑞商用车（安徽）有限公司 | 32.76 | 0.16% |
| | | 小计 | 3,535.93 | 17.03% |
| 4 | 重庆哈弗物流有限公司及其关联方 | 重庆哈弗物流有限公司 | 1,014.55 | 4.89% |
| | | 哈弗物流其他关联方 | 35.76 | 0.17% |
| | | 小计 | 1,050.31 | 5.06% |
| 5 | 华晨鑫源重庆汽车有限公司及其关联方 | 华晨斯威汽车销售有限公司 | 377.44 | 1.82% |
| | | 华晨鑫源重庆汽车有限公司 | 246.97 | 1.19% |
| | | 小计 | 624.41 | 3.01% |
| 合计 | | | 17,213.38 | 82.90% |

②2020 年度

单位：万元

| 序号 | 合并客户名称 | 单体客户名称 | 全程业务收入 金额 | 占全 程 业 务 收 入 比 重 |
|----|---------------------|---------------------|--------------|---------------------------------------|
| 1 | 重庆长安民生物流股份有限公司及其关联方 | 重庆长安民生物流股份有限公司 | 7,326.94 | 22.11% |
| | | 杭州长安民生物流有限公司 | 2,426.45 | 7.32% |
| | | 重庆铃耀汽车有限公司 | 212.92 | 0.64% |
| | | 重庆长安民生博宇运输有限公司潼南分公司 | 34.09 | 0.10% |
| | | 小计 | 10,000.40 | 30.18% |

| 序号 | 合并客户名称 | 单体客户名称 | 全程业务收入金额 | 占全程业务收入比重 |
|----|---------------------|-----------------|------------------|---------------|
| 2 | 重庆东风小康汽车销售有限公司及其关联方 | 重庆东风小康汽车销售有限公司 | 4,383.00 | 13.23% |
| | | 重庆东风风光汽车销售有限公司 | 1,307.23 | 3.94% |
| | | 十堰东风风光汽车销售有限公司 | 1,097.53 | 3.31% |
| | | 东风小康汽车有限公司十堰分公司 | 712.20 | 2.15% |
| | | 重庆小康进出口有限公司 | 456.41 | 1.38% |
| | | 小计 | 7,956.37 | 24.01% |
| 3 | 安徽奇瑞商用车销售有限公司及其关联方 | 安徽奇瑞商用车销售有限公司 | 3,220.97 | 9.72% |
| | | 奇瑞汽车河南有限公司 | 2,407.25 | 7.26% |
| | | 开瑞新能源汽车有限公司 | 668.74 | 2.02% |
| | | 奇瑞商用车（安徽）有限公司 | 12.49 | 0.04% |
| | | 小计 | 6,309.45 | 19.04% |
| 4 | 华晨鑫源重庆汽车有限公司及其关联方 | 华晨鑫源重庆汽车有限公司 | 1,010.59 | 3.05% |
| | | 华晨斯威汽车销售有限公司 | 640.58 | 1.93% |
| | | 小计 | 1,651.17 | 4.98% |
| 5 | 重庆哈弗物流有限公司及其关联方 | 重庆哈弗物流有限公司 | 1,527.11 | 4.61% |
| | | 哈弗物流其他关联方 | 15.38 | 0.05% |
| | | 小计 | 1,542.49 | 4.65% |
| 合计 | | | 27,459.88 | 82.86% |

注：重庆长安铃木汽车有限公司于 2020 年 12 月变更名称为“重庆铃耀汽车有限公司”。

③2019 年度

单位：万元

| 序号 | 合并客户名称 | 单体客户名称 | 全程业务收入金额 | 占全程业务收入比重 |
|----|---------------------|----------------|----------|-----------|
| 1 | 奇瑞汽车股份有限公司及其关联方 | 安徽奇瑞商用车销售有限公司 | 5,869.19 | 18.46% |
| | | 奇瑞汽车河南有限公司 | 2,557.16 | 8.04% |
| | | 开瑞新能源汽车有限公司 | 334.07 | 1.05% |
| | | 奇瑞汽车其他关联方 | 1.06 | 0.00% |
| | | 小计 | 8,761.48 | 27.56% |
| 2 | 重庆东风小康汽车销售有限公司及其关联方 | 重庆东风小康汽车销售有限公司 | 5,620.69 | 17.68% |
| | | 重庆东风风光汽车销售有限公司 | 2,101.31 | 6.61% |
| | | 东风小康汽车有限公司 | 446.65 | 1.40% |

| 序号 | 合并客户名称 | 单体客户名称 | 全程业务收入金额 | 占全程业务收入比重 |
|----|---------------------|----------------|------------------|---------------|
| | | 重庆小康进出口有限公司 | 362.08 | 1.14% |
| | | 小计 | 8,530.73 | 26.83% |
| 3 | 重庆长安民生物流股份有限公司及其关联方 | 重庆长安民生物流股份有限公司 | 3,702.77 | 11.65% |
| | | 杭州长安民生物流有限公司 | 2,321.17 | 7.30% |
| | | 重庆长安铃木汽车有限公司 | 526.53 | 1.66% |
| | | 小计 | 6,550.47 | 20.60% |
| 4 | 华晨鑫源重庆有限公司及其关联方 | 华晨鑫源重庆汽车有限公司 | 1,485.74 | 4.67% |
| | | 华晨斯威汽车销售有限公司 | 227.11 | 0.71% |
| | | 小计 | 1,712.85 | 5.39% |
| 5 | 车好多汽车销售（江苏）有限公司 | 837.25 | 2.63% | |
| 合计 | | | 26,392.79 | 83.01% |

④2018 年度

单位：万元

| 序号 | 合并客户名称 | 单体客户名称 | 全程业务收入金额 | 占全程业务收入比重 |
|----|---------------------|----------------|------------------|---------------|
| 1 | 重庆长安民生物流股份有限公司及其关联方 | 重庆长安民生物流股份有限公司 | 9,825.36 | 35.53% |
| | | 杭州长安民生物流有限公司 | 1,506.12 | 5.45% |
| | | 重庆长安铃木汽车有限公司 | 887.46 | 3.21% |
| | | 重庆长安民生博宇运输有限公司 | 51.56 | 0.19% |
| | | 小计 | 12,270.50 | 44.37% |
| 2 | 重庆东风小康汽车销售有限公司及其关联方 | 重庆东风小康汽车销售有限公司 | 5,752.62 | 20.80% |
| | | 重庆东风渝安汽车销售有限公司 | 3,801.88 | 13.75% |
| | | 重庆小康进出口有限公司 | 301.94 | 1.09% |
| | | 小计 | 9,856.44 | 35.64% |
| 3 | 重庆幻速物流有限公司 | 1,780.50 | 6.44% | |
| 4 | 广州东铁汽车物流有限公司及其关联方 | 成都市东风车城物流有限公司 | 227.46 | 0.82% |
| | | 武汉市车城物流有限公司 | 572.85 | 2.07% |
| | | 小计 | 800.30 | 2.89% |
| 5 | 华晨鑫源重庆汽车有限公司及其关联方 | 华晨斯威汽车销售有限公司 | 134.55 | 0.49% |
| | | 华晨鑫源重庆汽车有限公司 | 610.50 | 2.21% |
| | | 小计 | 745.05 | 2.69% |
| 合计 | | | 24,565.33 | 92.04% |

(2) 两端作业服务收入前五大客户销售情况

①2021年1-6月

单位：万元

| 序号 | 合并客户名称 | 单体客户名称 | 两端作业服务收入金额 | 占两端作业服务收入比重 |
|----|---------------------|-----------------|------------------|---------------|
| 1 | 中铁特货物流股份有限公司及其关联方 | 中铁特货汽车物流有限责任公司 | 10,768.60 | 57.09% |
| | | 中铁特货物流股份有限公司 | 0.61 | 0.00% |
| | | 小计 | 10,769.21 | 57.09% |
| 2 | 重庆长安民生物流股份有限公司及其关联方 | 重庆长安民生物流股份有限公司 | 1,944.74 | 10.31% |
| | | 重庆长安汽车股份有限公司 | 291.35 | 1.54% |
| | | 杭州长安民生物流有限公司 | 88.40 | 0.47% |
| | | 重庆长享供应链科技有限公司 | 6.41 | 0.03% |
| | | 小计 | 2,330.91 | 12.36% |
| 3 | 中都物流有限公司及其关联方 | 中都物流有限公司 | 1,373.97 | 7.28% |
| | | 中都（株洲）物流有限公司 | 86.80 | 0.46% |
| | | 小计 | 1,460.77 | 7.74% |
| 4 | 广州东铁汽车物流有限公司 | 广州东铁汽车物流有限公司 | 352.29 | 1.87% |
| | | 深圳市风神运输有限公司 | 115.72 | 0.61% |
| | | 成都市东风车城物流有限公司 | 73.36 | 0.39% |
| | | 广州东铁其他关联方 | 43.85 | 0.23% |
| | | 小计 | 585.22 | 3.10% |
| 5 | 重庆东风小康汽车销售有限公司及其关联方 | 重庆东风小康汽车销售有限公司 | 409.91 | 2.17% |
| | | 重庆东风风光汽车销售有限公司 | 47.22 | 0.25% |
| | | 东风小康汽车有限公司重庆分公司 | 41.51 | 0.22% |
| | | 东风小康其他关联方 | 3.56 | 0.02% |
| | | 小计 | 502.19 | 2.66% |
| 合计 | | | 15,648.30 | 82.96% |

②2020年度

单位：万元

| 序号 | 合并客户名称 | 单体客户名称 | 两端作业服务收入金额 | 占两端作业服务收入比重 |
|----|--------|--------|------------|-------------|
|----|--------|--------|------------|-------------|

| | | | | |
|----|---------------------|-----------------|------------------|---------------|
| 1 | 中铁特货物流股份有限公司及其关联方 | 中铁特货物流股份有限公司 | 23,013.78 | 58.34% |
| | | 中铁铁龙集装箱物流股份有限公司 | 3.55 | 0.01% |
| | | 小计 | 23,017.33 | 58.35% |
| 2 | 重庆长安民生物流股份有限公司及其关联方 | 重庆长安民生物流股份有限公司 | 5,005.71 | 12.69% |
| | | 重庆长安汽车股份有限公司 | 665.86 | 1.69% |
| | | 小计 | 5,671.57 | 14.38% |
| 3 | 中都物流有限公司及其关联方 | 中都（株洲）物流有限公司 | 945.70 | 2.40% |
| | | 中都物流有限公司 | 708.99 | 1.80% |
| | | 中都（广州）物流有限公司 | 243.08 | 0.62% |
| | | 小计 | 1,897.77 | 4.81% |
| 4 | 广州东铁汽车物流有限公司 | 广州东铁汽车物流有限公司 | 1,231.66 | 3.12% |
| | | 成都市东风车城物流有限公司 | 218.44 | 0.55% |
| | | 广州东铁其他关联方 | 152.73 | 0.38% |
| | | 小计 | 1,602.83 | 4.06% |
| 5 | 重庆东风小康汽车销售有限公司及其关联方 | 重庆东风小康汽车销售有限公司 | 611.12 | 1.55% |
| | | 东风小康汽车有限公司重庆分公司 | 192.45 | 0.49% |
| | | 东风小康其他关联方 | 100.87 | 0.26% |
| | | 小计 | 904.44 | 2.29% |
| 合计 | | | 33,093.94 | 83.89% |

③2019 年度

单位：万元

| 序号 | 合并客户名称 | 单体客户名称 | 两端作业服务收入金额 | 占两端作业服务收入比重 |
|----|---------------------|-----------------|------------|-------------|
| 1 | 中铁特货物流股份有限公司及其关联方 | 中铁特货物流股份有限公司 | 23,863.70 | 51.24% |
| | | 中铁特货汽车物流有限责任公司 | 3,141.51 | 6.74% |
| | | 中铁铁龙集装箱物流股份有限公司 | 14.91 | 0.03% |
| | | 小计 | 27,020.12 | 58.01% |
| 2 | 重庆长安民生物流股份有限公司及其关联方 | 重庆长安民生物流股份有限公司 | 3,780.91 | 8.12% |
| | | 杭州长安民生物流有限公司 | 2,510.78 | 5.39% |
| | | 重庆长安汽车股份有限公司 | 867.12 | 1.86% |
| | | 长安民生其他关联方 | 1.90 | 0.00% |

| 序号 | 合并客户名称 | 单体客户名称 | 两端作业服务收入金额 | 占两端作业服务收入比重 |
|----|---------------------|------------------|------------------|---------------|
| | | 小计 | 7,160.70 | 15.37% |
| 3 | 广州东铁汽车物流有限公司及其关联方 | 广州东铁汽车物流有限公司 | 3,326.45 | 7.14% |
| | | 成都市东风车城物流有限公司 | 229.91 | 0.49% |
| | | 深圳市东风车城物流有限公司 | 186.65 | 0.40% |
| | | 广州东铁其他关联方 | 146.80 | 0.31% |
| | | 小计 | 3,889.80 | 8.35% |
| 4 | 重庆东风小康汽车销售有限公司及其关联方 | 重庆东风小康汽车销售有限公司 | 860.43 | 1.85% |
| | | 重庆东风风光汽车销售有限公司 | 62.13 | 0.13% |
| | | 东风小康汽车有限公司 | 192.45 | 0.41% |
| | | 东风小康其他关联方 | 62.65 | 0.13% |
| | | 小计 | 1,115.54 | 2.40% |
| 5 | 安吉汽车物流（上海）有限公司及其关联方 | 安吉汽车物流（上海）有限公司 | 202.59 | 0.43% |
| | | 上海安东商品轿车铁路运输有限公司 | 714.40 | 1.53% |
| | | 小计 | 916.99 | 1.97% |
| 合计 | | | 40,103.16 | 86.10% |

④2018 年度

单位：万元

| 序号 | 合并客户名称 | 单体客户名称 | 两端作业服务收入金额 | 占两端作业服务收入比重 |
|----|---------------------|----------------|------------|-------------|
| 1 | 中铁特货物流股份有限公司及其关联方 | 中铁特货汽车物流有限责任公司 | 27,106.23 | 64.54% |
| | | 中铁特货物流股份有限公司 | 617.63 | 1.47% |
| | | 小计 | 27,723.86 | 66.01% |
| 2 | 重庆长安民生物流股份有限公司及其关联方 | 杭州长安民生物流有限公司 | 1,996.48 | 4.75% |
| | | 重庆长安民生物流股份有限公司 | 1,896.30 | 4.52% |
| | | 重庆长安汽车股份有限公司 | 870.18 | 2.07% |
| | | 重庆长安民生博宇运输有限公司 | 1.92 | 0.00% |
| | | 小计 | 4,764.88 | 11.35% |
| 3 | 广州东铁汽车物流有限公司及其关联方 | 广州东铁汽车物流有限公司 | 2,879.24 | 6.86% |
| | | 深圳市东风车城物流有限公司 | 461.87 | 1.10% |
| | | 武汉市车城物流有限公司 | 223.44 | 0.53% |

| 序号 | 合并客户名称 | 单体客户名称 | 两端作业服务收入金额 | 占两端作业服务收入比重 |
|----|---------------------|------------------|------------------|---------------|
| | | 广州东铁其他关联方 | 130.38 | 0.31% |
| | | 小计 | 3,694.92 | 8.80% |
| 4 | 安吉汽车物流（上海）有限公司及其关联方 | 上海安东商品轿车铁路运输有限公司 | 797.30 | 1.90% |
| | | 安吉汽车物流（上海）有限公司 | 242.89 | 0.58% |
| | | 安吉汽车物流股份有限公司 | 34.68 | 0.08% |
| | | 小计 | 1,074.87 | 2.56% |
| 5 | 重庆东风小康汽车销售有限公司及其关联方 | 重庆东风小康汽车销售有限公司 | 308.28 | 0.73% |
| | | 东风小康汽车有限公司 | 228.30 | 0.54% |
| | | 东风小康其他关联方 | 69.41 | 0.17% |
| | | 小计 | 605.99 | 1.44% |
| 合计 | | | 38,091.97 | 90.16% |

(3) 非汽车商品综合物流服务收入前五大客户销售情况

①2021年1-6月

单位：万元

| 序号 | 合并客户名称 | 单体客户名称 | 非汽车商品综合物流服务收入金额 | 占非汽车商品综合物流收入比重 |
|----|-------------------|---------------|-----------------|----------------|
| 1 | 百威（中国）销售有限公司及其关联方 | 百威（中国）销售有限公司 | 3,806.08 | 63.35% |
| | | 百威（昆明）啤酒有限公司 | 19.60 | 0.33% |
| | | 小计 | 3,825.68 | 63.68% |
| 2 | 纳爱斯丽水销售有限公司及其关联方 | 纳爱斯丽水销售有限公司 | 1,540.09 | 25.63% |
| | | 纳爱斯成都有限责任公司 | 15.10 | 0.25% |
| | | 纳爱斯浙江科技有限公司 | 1.57 | 0.03% |
| | | 小计 | 1,556.75 | 25.91% |
| 3 | 浙江迅尔智链货运有限公司及其关联方 | 浙江迅尔智链货运有限公司 | 258.72 | 4.31% |
| | | 成都娃哈哈昌盛饮料有限公司 | 1.78 | 0.03% |
| | | 小计 | 260.50 | 4.34% |
| 4 | 成都市九桥物流有限责任公司 | | 164.41 | 2.74% |
| 5 | 致伸科技（重庆）有限公司 | | 78.84 | 1.31% |
| 合计 | | | 5,886.18 | 97.97% |

②2020 年度

单位：万元

| 序号 | 合并客户名称 | 单体客户名称 | 非汽车商品综合物流服务收入金额 | 占非汽车商品综合物流收入比重 |
|----|-------------------|-------------------|------------------|----------------|
| 1 | 百威（中国）销售有限公司及其关联方 | 百威（中国）销售有限公司 | 6,863.28 | 59.45% |
| | | 百威（昆明）啤酒有限公司 | 2.07 | 0.02% |
| | | 小计 | 6,865.35 | 59.47% |
| 2 | 纳爱斯丽水销售有限公司及其关联方 | 纳爱斯丽水销售有限公司 | 3,016.00 | 26.13% |
| | | 纳爱斯成都有限责任公司 | 28.84 | 0.25% |
| | | 纳爱斯浙江科技有限公司 | 0.39 | 0.00% |
| | | 小计 | 3,045.23 | 26.38% |
| 3 | 浙江迅尔智链货运有限公司及其关联方 | 浙江迅尔智链货运有限公司 | 373.06 | 3.23% |
| | | 浙江迅尔智链货运有限公司其他关联方 | 0.83 | 0.01% |
| | | 小计 | 373.90 | 3.24% |
| 4 | 重庆长安汽车国际销售服务有限公司 | | 350.22 | 3.03% |
| 5 | 成都市九桥物流有限责任公司 | | 300.01 | 2.60% |
| 合计 | | | 10,934.69 | 94.72% |

③2019 年度

单位：万元

| 序号 | 合并客户名称 | 单体客户名称 | 非汽车商品综合物流服务收入金额 | 占非汽车商品综合物流服务收入比重 |
|----|-------------------|-------------------|-----------------|------------------|
| 1 | 百威（中国）销售有限公司及其关联方 | 百威（中国）销售有限公司 | 6,801.02 | 61.84% |
| | | 百威其他关联方 | 20.89 | 0.20% |
| | | 小计 | 6,821.90 | 62.03% |
| 2 | 纳爱斯丽水销售有限公司及其关联方 | 纳爱斯丽水销售有限公司 | 2,769.46 | 25.18% |
| | | 纳爱斯成都有限责任公司 | 29.31 | 0.27% |
| | | 纳爱斯浙江科技有限公司 | 0.05 | 0.00% |
| | | 小计 | 2,798.82 | 25.45% |
| 3 | 浙江迅尔智链货运有限公司及其关联方 | 浙江迅尔供应链管理有 限公司 | 363.80 | 3.31% |
| | | 重庆娃哈哈昌盛饮料有 限公司 | 77.89 | 0.71% |
| | | 小计 | 441.69 | 4.02% |

| | | | |
|-----------|---------------|------------------|---------------|
| 4 | 成都市九桥物流有限责任公司 | 222.23 | 2.02% |
| 5 | 致伸科技（重庆）有限公司 | 174.15 | 1.58% |
| 合计 | | 10,458.79 | 95.10% |

④2018 年度

单位：万元

| 序号 | 合并客户名称 | 单体客户名称 | 非汽车商品综合物流服务收入金额 | 占非汽车商品综合物流服务收入比重 |
|-----------|-------------------|--------------|------------------|------------------|
| 1 | 百威（中国）销售有限公司及其关联方 | 百威（中国）销售有限公司 | 6,583.09 | 60.30% |
| | | 百威（昆明）啤酒有限公司 | 29.49 | 0.27% |
| | | 百威（四川）啤酒有限公司 | 1.70 | 0.02% |
| | | 小计 | 6,614.28 | 60.59% |
| 2 | 纳爱斯丽水销售有限公司及其关联方 | 纳爱斯丽水销售有限公司 | 2,598.47 | 23.80% |
| | | 纳爱斯成都有限责任公司 | 32.84 | 0.30% |
| | | 小计 | 2,631.31 | 24.10% |
| 3 | 重庆娃哈哈昌盛饮料有限公司 | 450.40 | 4.13% | |
| 4 | 宁波永杰国际贸易有限公司 | 222.77 | 2.04% | |
| 5 | 宁夏紫光天化蛋氨酸有限责任公司 | 221.26 | 2.03% | |
| 合计 | | | 10,140.02 | 92.88% |

(4) 仓储服务收入前五大客户销售情况

①2021 年 1-6 月

单位：万元

| 序号 | 客户名称 | 仓储服务收入金额 | 占仓储服务收入比重 |
|-----------|----------------|---------------|---------------|
| 1 | 重庆蜀道易供应链管理有限公司 | 297.35 | 47.89% |
| 2 | 重庆远孚物流有限公司 | 284.78 | 45.87% |
| 3 | 重庆常雅商贸有限公司 | 24.56 | 3.96% |
| 4 | 重庆谊品弘渝科技有限公司 | 10.40 | 1.68% |
| 5 | 安徽驰魁商贸有限公司 | 3.47 | 0.56% |
| 合计 | | 620.57 | 99.95% |

②2020 年度

单位：万元

| 序号 | 客户名称 | 仓储服务收入 金额 | 占仓储服务 收入比重 |
|----|----------------|-----------------|---------------|
| 1 | 重庆蜀道易供应链管理有限公司 | 579.74 | 50.51% |
| 2 | 重庆远孚物流有限公司 | 512.05 | 44.61% |
| 3 | 重庆常雅商贸有限公司 | 45.59 | 3.97% |
| 4 | 重庆园投实业有限责任公司 | 7.05 | 0.61% |
| 5 | 重庆威迈斯物流有限公司 | 1.88 | 0.16% |
| 合计 | | 1,146.31 | 99.87% |

③2019 年度

单位：万元

| 序号 | 客户名称 | 仓储服务收入 金额 | 占仓储服务 收入比重 |
|----|----------------|-----------------|---------------|
| 1 | 重庆远孚物流有限公司 | 500.16 | 48.16% |
| 2 | 重庆蜀道易供应链管理有限公司 | 388.27 | 37.39% |
| 3 | 重庆琼州物流有限公司 | 97.07 | 9.35% |
| 4 | 重庆常雅商贸有限公司 | 48.11 | 4.63% |
| 5 | 重庆威迈斯物流有限公司 | 3.75 | 0.36% |
| 合计 | | 1,037.35 | 99.89% |

④2018 年度

单位：万元

| 序号 | 客户名称 | 仓储服务收入 金额 | 占仓储服务 收入比重 |
|----|------------------|---------------|---------------|
| 1 | 重庆远孚物流有限公司 | 200.20 | 21.59% |
| 2 | 重庆世阳运输有限公司 | 183.82 | 19.82% |
| 3 | 重庆市上桥粮食中转库有限责任公司 | 170.12 | 18.35% |
| 4 | 中远海运物流仓储配送有限公司 | 128.26 | 13.83% |
| 5 | 重庆琼州物流有限公司 | 97.35 | 10.50% |
| 合计 | | 779.76 | 84.09% |

2、前五大客户变化原因及对单个客户销售金额变化原因

(1) 全程物流服务客户变动情况分析

报告期内，公司全程物流服务客户主要为奇瑞汽车、东风小康、华晨鑫源、广州东铁、重庆幻速、车好多等，报告期内，公司全程物流服务前五大客户销售

金额变动情况如下：

单位：万元

| 客户名称 | 2021年1-6月 | | 2020年度 | | 2019年度 | | 2018年度 | |
|---------------------|-----------|--------|-----------|--------|----------|-------|-----------|--------|
| | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 |
| 奇瑞汽车股份有限公司及其关联方 | 3,535.93 | 7.50% | 6,309.45 | 7.27% | 8,761.48 | 9.52% | 180.43 | 0.22% |
| 东风小康汽车有限公司及其关联方 | 4,126.74 | 8.76% | 7,956.37 | 9.17% | 8,530.73 | 9.27% | 9,856.44 | 11.89% |
| 重庆长安民生物流股份有限公司及其关联方 | 7,875.99 | 16.71% | 10,000.40 | 11.53% | 6,550.47 | 7.12% | 12,270.50 | 14.80% |
| 华晨鑫源重庆有限公司及其关联方 | 624.41 | 1.32% | 1,651.17 | 1.90% | 1,712.85 | 1.86% | 745.05 | 0.90% |
| 重庆哈弗物流有限公司及其关联方 | 1,050.31 | 2.23% | 1,542.49 | 1.78% | -- | -- | -- | -- |
| 车好多汽车销售（江苏）有限公司 | -- | -- | 63.52 | 0.07% | 837.25 | 0.91% | -- | -- |
| 重庆幻速物流有限公司 | -- | -- | -- | -- | -- | -- | 1,780.50 | 2.15% |
| 广州东铁汽车物流有限公司及其关联方 | 309.91 | 0.66% | 567.48 | 0.65% | 642.67 | 0.70% | 800.30 | 0.97% |

报告期内，除因重庆幻速资金链断裂双方终止合作及开发新客户车好多、奇瑞汽车外，公司前五大全程物流服务客户整体保持相对稳定。

公司全程物流前五大客户收入及运量变动的原因主要如下：

①部分客户汽车销量波动影响

2019年，受汽车销量下滑影响，公司承运的长安汽车及东风小康相关品牌车辆数量略有下降，根据长安民生物流和长安汽车披露的年度报告和产、销快报，2018年和2019年，长安汽车总体销量分别为207.46万辆和176.00万辆，2019年总销量下滑15.16%，公司主要承载的长安福特销量分别为37.78万辆和18.40万辆，下滑51.30%。客户销量的下滑导致公司2019年来自长安民生及其关联方的收入下降。2020年长安汽车部分新车型销量大幅增加，2020年其全年销量为200.37万辆，较上年增加，公司承运量随之增加。2021年1-6月，长安汽车和长安福特销量分别为120.08万辆和12.10万辆，分别较上年同期增加44.51%和24.16%，2021年上半年来自长安民生销售收入相应增加。

小康汽车2018年、2019年和2020年销量分别为34.77万辆、32.54万辆和27.36万辆，主机厂销量的下降相应导致公司来自东风小康汽车有限公司及其关联方收入下降。2021年1-6月，东风小康销量为13.28万辆，较上年同期增加

20.26%，发行人来自东风小康全程业务收入较上年同期增加 18.09%。

②新客户的持续开发

2017 年和 2018 年，公司分别开发了新客户华晨鑫源和奇瑞汽车，随着双方合作的深入，报告期内，公司承担运输的车辆及收入持续增加。

同时公司亦积极开发了部分在用车客户，车好多旗下拥有瓜子二手车、毛豆新车等业务。公司自 2019 年起与车好多开展合作。

重庆哈弗物流有限公司及其关联方原主要为公司两端作业服务客户，随着长城汽车在重庆永川工厂竣工并投入生产后，公司为其提供相关皮卡车由重庆地区发送全国各地的运输业务，来自哈弗物流的业务收入相应增加。

③部分客户因资金链断裂终止合作

重庆幻速物流有限公司为北汽银翔的关联物流公司，受北汽银翔停产影响，重庆幻速物流资金链断裂，公司于 2018 年下半年与其终止合作。

(2) 两端作业服务客户变动情况分析

报告期内，公司两端作业服务客户主要为中铁特货、长安民生、广州东铁、东风小康、安吉汽车等。报告期内，公司两端作业服务前五大客户销售金额变动情况如下：

单位：万元

| 客户名称 | 2021 年 1-6 月 | | 2020 年度 | | 2019 年度 | | 2018 年度 | |
|---------------------|--------------|--------|-----------|--------|-----------|--------|-----------|--------|
| | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 |
| 中铁特货物流股份有限公司及其关联方 | 10,769.21 | 22.85% | 23,017.33 | 26.54% | 27,020.12 | 29.37% | 27,723.86 | 33.44% |
| 重庆长安民生物流股份有限公司及其关联方 | 2,330.91 | 4.95% | 5,671.57 | 6.54% | 7,160.70 | 7.78% | 4,764.88 | 5.75% |
| 中都物流有限公司及其关联方 | 1,460.77 | 3.10% | 1,897.76 | 2.19% | 856.44 | 0.93% | 178.81 | 0.22% |
| 广州东铁汽车物流股份有限公司及其关联方 | 585.22 | 1.24% | 1,602.38 | 1.85% | 3,889.80 | 4.23% | 3,694.92 | 4.46% |
| 东风小康汽车有限公司及其关联方 | 502.19 | 1.07% | 904.44 | 1.04% | 1,115.54 | 1.21% | 605.99 | 0.73% |

| 客户名称 | 2021年1-6月 | | 2020年度 | | 2019年度 | | 2018年度 | |
|---------------------|-----------|-------|----------|-------|--------|-------|----------|-------|
| | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 |
| 安吉汽车物流（上海）有限公司及其关联方 | 284.41 | 0.60% | 1,193.51 | 1.38% | 916.99 | 1.00% | 1,074.87 | 1.30% |

公司自 2017 年开始与中都（镇江）物流有限公司开始合作，并逐步与中都物流有限公司、中都（广州）物流有限公司等开展合作。报告期内，扣除中都物流两端业务增量的影响，公司两端作业客户保持基本稳定。

①发行人取得中铁特货两端业务的具有可持续性

A、中铁特货选择供应商的基本原则

根据中铁特货招标文件，中铁特货对铁路商品汽车物流两端配送（装卸）业务采购项目进行邀请招标采购，并通过如下评标审定原则选择合格的两端作业供应商：

- a、平稳衔接：条件相同情况下，原有作业配送企业优先。
- b、运力充足：轿运车运力、运能充足，针对 GB1589 全面实施应对方案合理、预先准备充分的配送企业优先。
- c、区域优势：区域协调能力较强、具备区域仓储资源以及商品汽车资源的配送企业优先。
- d、服务品质：尽量减少交叉混合作业，具备较强风险防控的配送企业优先。
- e、控制成本：2018 年评标原则为“条件相同情况下，价格合理并较低的配送企业优先”。2021 年招标文件中该条修改为“所有有效投标报价的算数平均值为评标基准价。有效投标报价等于评标基准价，得满分。有效投标报价偏离评标基准价的，相应扣分”。

通过前述原则可知，中铁特货一般会重点考察合作方在铁路站点是否设立网点或物流基地，本身是否具有全链条的作业能力，是否能够灵活调拨车辆、人员提升作业效率等。一旦确定合作关系，基于合理的商业考量，会保持深度的合作，交易格局也基本保持不变。

B、铁路站点中标竞争格局已基本保持相对稳定

根据中铁特货招标政策，其通常每 2-3 年进行一次招投标。2018 年中铁特货进行了招投标，2020 年受疫情影响，未履行招投标，中铁特货与供应商通过谈判方式重新确认了价格，中标站点仍沿用前一年度中标站点。

受铁路场站资源和作业区域的有限性，中铁特货在同一作业站点通常仅选择一家供应商。供应商中标后，为满足业务需求，需在中标站点建设专业化的作业队伍。而竞争对手由于未能中标，其业务量不足以支撑其在未中标站点重复建设作业队伍。再次招投标时，由于竞争对手在相关区域无对应的作业团队，且由于竞争对手在该区域作业经验相对较小，在控制成本上并无优势。相应的其在区域优势、平稳衔接和控制成本等方面的打分相对较低，通常而言相关站点仍由原中标企业继续中标，竞争格局保持相对稳定。

C、报告期内，发行人中标站点保持持续增加，未出现过落标情况

2018 年-2020 年，发行人中标站点变动情况：

| 项目 | 2020 年度 | 2019 年度 | 2018 年度 |
|-----------|---------|---------|---------|
| 中标站点数量（个） | 58 | 58 | 53 |
| 变动数量（个） | -- | 5 | 4 |

发行人作业站点随中铁特货新开铁路商品车站点中标而有所增加。发行人站点中标后未出现中断或站点作业资格变动的情况。

同时根据中铁特货招股说明书，2018 年至 2020 年，其两端物流服务采购额分别为 86,941.67 万元、83,736.87 万元和 85,531.27 万元，其中向发行人采购金额为 28,970.36 万元、25,953.86 万元和 22,817.35 万元，发行人为中铁特货提供的两端作业服务占比分别为 33.32%、30.99%和 26.68%，保持相对稳定，且与发行人中标铁路站点数量占比 31.52%保持基本一致。

D、发行人具备持续中标中铁特货两端作业的竞争优势

a、发行人长期为中铁特货最大的两端作业供应商

自 2007 年中铁特货成为商品车铁路运输的唯一经营主体后，公司一直为其主要两端作业供应商。根据中铁特货招股说明书，公司为其除国铁集团、中车集团以外最大的供应商，亦是中铁特货第一大两端作业供应商。

发行人长期以来为中铁特货主要两端作业供应商，且近 3 年发行人向中铁特

货提供的作业服务量均超过其他两端作业供应商，符合“平稳衔接：条件相同情况下，原有作业配送企业优先”相关要求。

b、发行人运输工具已全面根据 GB1589 相关规定更新

根据《汽车、挂车及汽车列车外廓尺寸、轴荷及质量限值》（GB1589）要求，并结合自身商品车公路运输以短途配送为主的业务特点，从 2017 年下半年至 2018 年上半年公司陆续购置适用的运输车辆以缓解车辆治理带来的运力紧张压力，同时提升公司的整体运营能力。

报告期各期末，发行人主要生产用运输工具的数量如下：

单位：辆

| 项目 | 2021.6.30 | 2020.12.31 | 2019.12.31 | 2018.12.31 |
|-----------|------------|------------|------------|------------|
| 重型车辆运输半挂车 | 76 | 80 | 88 | 86 |
| 重型半挂牵引车 | 65 | 75 | 83 | 87 |
| 重型车辆运输车 | 54 | 54 | 54 | 54 |
| 合计 | 195 | 209 | 225 | 227 |

发行人运输工具的配置主要考虑公铁联运模式下以短途的中、近程公路配送为主要汽车运输生产方式，以及主要业务运输区域的地形及道路情况，并结合运输半径、运输频率以及城市周边交通设施的适用性等因素，同时结合短途配送车型多，运单分散的特点，采用合规的中小运输车辆有利于提升运输效率，减少空置率。特别是 2018 年购入 50 辆巨运牌运输车辆，更加适合城市配送，同时对驾驶员的驾驶证照要求为 B2 及以上资格（6 位及以上运载量运输车辆驾驶员驾照要求 A2 及以上），扩大公司使用驾驶员范围并有利于成本降低。

同时发行人已与多家公路运力供应商保持长期稳定合作关系，在对供应商的考核管理中亦要求供应商及时更换符合 GB1589 相关要求的合规车辆，运力资源的有效配置符合中铁特货招标文件中“运力充足：轿运车运力、运能充足，针对 GB1589 全面实施应对方案合理、预先准备充分的配送企业优先”相关要求。

c、公司除为中铁特货主要供应商外，亦是中铁特货的主要客户之一

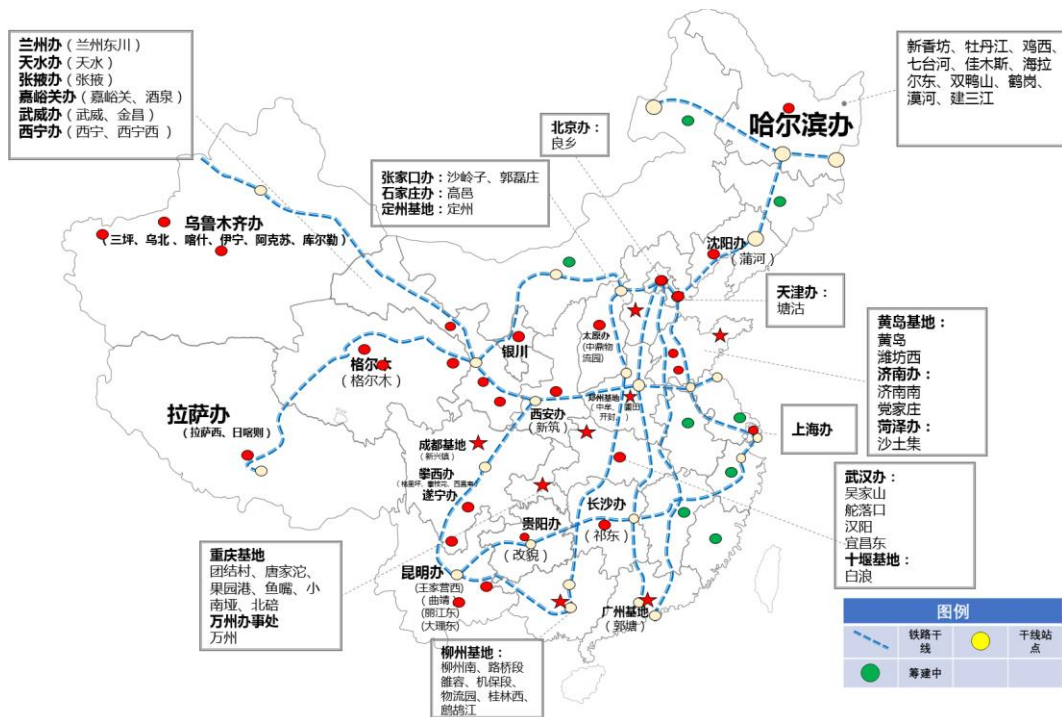
公司是一家主要通过公铁联运方式为汽车行业和快速消费品行业提供综合服务的第三方物流企业。公司在开展业务过程中需对外采购铁路运力、公路运力

及物流辅助，其中商品车铁路运力均向中铁特货采购，报告期内，发行人向中铁特货采购铁路运力金额每年约 1.2 亿元-1.5 亿元，为中铁特货的主要客户之一。

由于铁路运输具有安全经济、远距离、大批量等优点，近年来随着公路治超的推进，铁路采购运输需求持续增加。2015 年-2020 年，商品车通过铁路运输份额持续上升，由 8.98% 上升至 24.38%。未来随着发行人业务规模的扩大、三羊马多式联运(重庆)智能应用基地等募投项目的顺利实施及铁路运输份额的上升，发行人向中铁特货采购金额有望进一步增加。发行人长期作为中铁特货的主要客户为中铁特货提供商品汽车资源，符合中铁特货招标文件中“商品汽车资源的配送企业优先”相关原则。

d、发行人丰富的网络布局构建了较强的区域协调能力

截至报告期末，公司目前已建成 78 个物流网点，逐步形成全国性的物流网络布局。



公司现有物流网络已对发行人中标的 58 个铁路站点实现全面覆盖辐射，同时发行人亦逐步在未中标站点附近陆续建立物流基地，以实现铁路发运和到达站点之间的协同，并通过物流网络的建立进一步挖掘潜在客户、实现对当地供应商和客户的直接管理，增强公司在物流网络覆盖范围内的市场竞争力。

同时发行人现有物流网络已基本覆盖我国六大主机厂生产基地及主要生产城市，发行人现有物流网络与我国主要汽车生产基地及生产城市的对应关系如下：

| 汽车生产基地 | 具体省市 | 公司是否拥有物流网络 |
|--------|----------|------------|
| 东北区域 | 吉林（长春） | 否 |
| | 黑龙江（哈尔滨） | 是 |
| | 辽宁（沈阳） | 是 |
| 京津地区 | 北京 | 是 |
| | 天津 | 是 |
| | 石家庄、保定 | 是 |
| 华中地区 | 武汉 | 是 |
| | 十堰 | 是 |
| 西南地区 | 重庆 | 是 |
| | 成都 | 是 |
| 长三角地区 | 上海 | 是 |
| | 南京 | 否 |
| 珠三角地区 | 广州 | 是 |
| | 深圳 | 否 |

此外，发行人在重庆、定州合计拥有共有土地使用权 6 宗，共计 219,551 平方米，同时发行人亦租赁了停车场 6 处，包括固定车位 1,145 个和一处非固定车位。相关场所可作为商品车铁路发运及到站后临时性仓储需求。

综上，发行人符合中铁特货招标文件中“区域协调能力较强、具备区域仓储资源”相关原则。

e、发行人具备较强风险防控能力及风险应对能力

通过对自有员工及外协作业商的风险管控，发行人有效降低了运输过程中的货损。2018 年至 2020 年，发行人每万次作业出险次数分别为 2.17 次、2.05 次和 1.70 次，呈下降趋势。同时发行人亦通过购买商业保险的方式进一步降低了货损赔偿金额。

此外，报告期各期末公司净资产规模分别为 37,536.72 万元、44,509.58 万元、49,071.25 万元和 52,288.99 万元，净资产规模的持续增加进一步增加了公司的风

险应对能力。发行人满足中铁特货招标文件中“具备较强风险防控的配送企业优先”相关原则。

综上，发行人已与中铁特货形成长期稳定合作关系，在全国陆续建设多个物流基地逐步形成全国性的物流网络布局，并通过对外协供应商、自有员工、自有车辆的有效管理，搭建一支专业化的作业队伍，在多年合作过程中逐步形成具有自身核心竞争力的装卸、加固、运输方案及技术的积累。因此，在条件相同情况下中铁特货亦愿意将其自身开展的物流联运过程中的两端作业工作交由公司完成，这符合交易双方的特性及商业需求。发行人具备持续中标的竞争优势。

（3）非汽车商品综合物流服务客户变动情况

报告期内，公司全程物流服务客户主要为百威中国、纳爱斯、娃哈哈等。报告期内公司非汽车商品综合物流前五大客户销售金额变动情况如下：

单位：万元

| 客户名称 | 2021年1-6月 | | 2020年度 | | 2019年度 | | 2018年度 | |
|-------------------|-----------|-------|----------|-------|----------|-------|----------|-------|
| | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 |
| 百威（中国）销售有限公司及其关联方 | 3,825.68 | 8.12% | 6,865.35 | 7.91% | 6,821.90 | 7.42% | 6,614.28 | 7.98% |
| 纳爱斯丽水销售有限公司及其关联方 | 1,556.75 | 3.30% | 3,045.23 | 3.51% | 2,798.82 | 3.04% | 2,631.31 | 3.17% |
| 浙江迅尔智链货运有限公司及其关联方 | 260.50 | 0.50% | 373.90 | 0.43% | 441.69 | 0.48% | 450.40 | 0.54% |
| 成都市九桥物流有限责任公司 | 164.41 | 0.35% | 300.01 | 0.35% | 222.23 | 0.24% | 3.27 | 0.00% |
| 重庆长安汽车国际销售服务有限公司 | -- | -- | 350.22 | 0.40% | -- | -- | -- | -- |
| 致伸科技（重庆）有限公司 | 78.84 | 0.17% | 184.37 | 0.21% | 174.15 | 0.19% | 179.31 | 0.22% |
| 宁波永杰国际贸易有限公司 | 0.09 | 0.00% | 52.61 | 0.06% | 34.41 | 0.04% | 222.77 | 0.27% |
| 宁夏紫光天化蛋氨酸有限责任公司 | -- | -- | -- | -- | 1.00 | 0.00% | 221.26 | 0.27% |

报告期内，公司前三大非汽车商品综合物流服务客户百威中国、纳爱斯和娃哈哈销售金额及占比均保持相对稳定。除百威中国、纳爱斯和娃哈哈外，公司其他非汽车商品综合物流服务客户整体销售金额较小，主要为公司开展的零星普货运输业务。2019年，公司与宁夏紫光天化蛋氨酸有限责任公司终止合作。

（4）仓储服务客户变动情况

报告期内，公司仓储服务前五大客户变动情况如下：

单位：万元

| 序号 | 客户名称 | 2021年1-6月 | | 2020年度 | | 2019年度 | | 2018年度 | |
|----|----------------------|-----------|-------|--------|-------|--------|-------|--------|-------|
| | | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 |
| 1 | 重庆蜀道易供应链管理 有限公司 | 297.35 | 0.63% | 579.74 | 0.67% | 388.27 | 0.42% | -- | -- |
| 2 | 重庆远孚物流有限公司 | 284.78 | 0.60% | 512.05 | 0.59% | 500.16 | 0.54% | 200.20 | 0.24% |
| 3 | 重庆市上桥粮食中转库 有限责任公司 | -- | -- | -- | -- | -- | -- | 170.12 | 0.21% |
| 4 | 中远海运物流仓储配送 有限公司 | -- | -- | -- | -- | -- | -- | 128.26 | 0.15% |
| 5 | 重庆世阳运输有限公司 | -- | -- | -- | -- | -- | -- | 183.82 | 0.22% |
| 6 | 重庆常雅商贸有限公司 | 24.56 | 0.05% | 45.59 | 0.05% | 48.11 | 0.05% | 29.67 | 0.04% |
| 7 | 重庆琼州物流有限公司 | -- | -- | -- | -- | 97.07 | 0.11% | 97.35 | 0.12% |
| 8 | 重庆园投实业有限责任 公司 | -- | -- | 7.05 | 0.01% | -- | -- | -- | -- |
| 9 | 重庆威迈斯物流有限公 司 | -- | -- | 1.88 | 0.00% | 3.75 | 0.00% | -- | -- |
| 10 | 重庆谊品弘渝科技有限 公司 | 10.40 | 0.02% | -- | -- | -- | -- | -- | -- |
| 11 | 安徽驰魁商贸有限公司 | 3.47 | 0.01% | -- | -- | -- | -- | -- | -- |

报告期内，公司仓储收入来源于团结村自有仓库提供的仓储管理服务，各年度前五大仓储服务客户变动较大，主要因为部分客户系临时性仓储，服务期限届满后不再合作。

（二）发行人主要供应商

报告期内各期前五大供应商及采购情况如下：

单位：万元

| 年度 | 序号 | 供应商名称 | 采购金额 | 占成本比重 |
|---------------|----|-------------------|-----------|------------------|
| 2021年 1-6月 | 1 | 中国国家铁路集团有限公司及其关联方 | 15,245.62 | 36.81% |
| | 2 | 定州市文迁运输有限公司及其关联方 | 1,657.43 | 4.00% |
| | 3 | 定州市承运物流有限公司 | 1,276.57 | 3.08% |
| | 4 | 青岛博瑞舒物流有限公司 | 855.27 | 2.07% |
| | 5 | 成都市劲松物流有限公司 | 827.98 | 2.00% |
| | | | 合计 | 19,862.87 |
| 2020年度 | 1 | 中国国家铁路集团有限公司及其关联方 | 22,666.89 | 30.26% |
| | 2 | 定州市承运物流有限公司 | 3,906.62 | 5.21% |
| | 3 | 定州市文迁运输有限公司及其关联方 | 2,144.45 | 2.86% |
| | 4 | 青岛博瑞舒物流有限公司 | 2,107.40 | 2.81% |

| | | | | |
|---------|-----------|-------------------|------------------|---------------|
| | 5 | 成都市劲松物流有限公司 | 1,524.23 | 2.03% |
| | 合计 | | 32,349.60 | 43.18% |
| 2019 年度 | 1 | 中国国家铁路集团有限公司及其关联方 | 19,132.37 | 24.36% |
| | 2 | 定州市承运物流有限公司 | 4,489.00 | 5.72% |
| | 3 | 定州市文迁运输有限公司及其关联方 | 3,957.42 | 5.04% |
| | 4 | 上海欣鸿程物流有限公司及其关联方 | 2,998.68 | 3.82% |
| | 5 | 青岛博瑞舒物流有限公司 | 2,365.41 | 3.01% |
| | 合计 | | 32,942.89 | 41.94% |
| 2018 年度 | 1 | 中国国家铁路集团有限公司及其关联方 | 20,590.95 | 30.30% |
| | 2 | 定州市文迁运输有限公司及其关联方 | 3,569.44 | 5.25% |
| | 3 | 定州市承运物流有限公司 | 2,647.26 | 3.90% |
| | 4 | 柳州鑫臻运输有限公司 | 1,782.06 | 2.62% |
| | 5 | 青岛博瑞舒物流有限公司 | 1,594.96 | 2.35% |
| | 合计 | | 30,184.67 | 44.42% |

注：以上采购金额为不含增值税金额；表中供应商按同一实际控制下合并计算。

报告期内，公司不存在向单一供应商采购或受同一实际控制人控制的供应商累计采购比例超过当期采购总额 50% 的情形，也不存在严重依赖少数供应商的情形。公司董事、监事、高级管理人员和核心技术人员，主要关联方或持有发行人 5% 以上股份的股东在上述供应商中没有权益。

发行人与主要供应商之间不存在除正常业务往来以外的异常资金往来，发行人供应商与发行人、发行人主要股东、控股股东、实际控制人及其近亲属、董事、监事、高管人员及其近亲属不存在代垫费用和利益输送情形。

1、报告期内，公司不同业务前五大供应商采购情况

(1) 铁路运力前五大供应商基本情况

单位：万元

| 时间 | 序号 | 供应商名称 | 采购金额 | 占总成本比例 | 占铁路运力成本比例 |
|-----------|----|--------------------|-----------|------------------|---------------|
| 2021年1-6月 | 1 | 中铁特货物流股份有限公司北京分公司 | 3,664.82 | 8.85% | 24.33% |
| | 2 | 中国铁路成都局集团有限公司侯家坪车站 | 2,921.15 | 7.05% | 19.39% |
| | 3 | 中铁特货物流股份有限公司成都分公司 | 2,747.85 | 6.64% | 18.24% |
| | 4 | 中铁特货物流股份有限公司郑州分公司 | 1,455.15 | 3.51% | 9.66% |
| | 5 | 中铁特货物流股份有限公司兰州分公司 | 1,252.32 | 3.02% | 8.31% |
| | 合计 | | | 12,041.29 | 29.08% |
| 2020年度 | 1 | 中铁特货物流股份有限公司成都分公司 | 7,012.12 | 9.36% | 31.88% |
| | 2 | 中国铁路成都局集团有限公司侯家坪车站 | 4,727.56 | 6.31% | 21.49% |
| | 3 | 中铁特货物流股份有限公司北京分公司 | 2,583.68 | 3.45% | 11.75% |
| | 4 | 中铁特货物流股份有限公司郑州分公司 | 1,679.32 | 2.24% | 7.63% |
| | 5 | 中铁特货物流股份有限公司兰州分公司 | 1,567.19 | 2.09% | 7.12% |
| | 合计 | | | 17,569.87 | 23.45% |
| 2019年度 | 1 | 中铁特货物流股份有限公司成都分公司 | 6,565.46 | 8.36% | 36.02% |
| | 2 | 中国铁路成都局集团有限公司内江车务段 | 4,284.35 | 5.45% | 23.51% |
| | 3 | 中铁特货物流股份有限公司郑州分公司 | 1,838.55 | 2.34% | 10.09% |
| | 4 | 中铁特货物流股份有限公司武汉分公司 | 1,181.25 | 1.50% | 6.48% |
| | 5 | 中国铁路成都局集团有限公司成都车务段 | 1,174.59 | 1.50% | 6.44% |
| | 合计 | | | 15,044.20 | 19.15% |
| 2018年度 | 1 | 中铁特货物流股份有限公司成都分公司 | 11,348.86 | 16.70% | 55.58% |
| | 2 | 中国铁路成都局集团有限公司内江车务段 | 4,152.97 | 6.11% | 20.34% |
| | 3 | 中铁特货物流股份有限公司武汉分公司 | 1,474.75 | 2.17% | 7.22% |
| | 4 | 中铁特货物流股份有限公司北京分公司 | 1,076.25 | 1.58% | 5.27% |
| | 5 | 中国铁路成都局集团有限公司成都车务段 | 1,008.09 | 1.48% | 4.94% |
| | 合计 | | | 19,060.92 | 28.04% |

公司铁路运输供应商主要为中铁特货物流股份有限公司各地分（子）公司及

中国国家铁路集团有限公司下属各地铁路局，其中与汽车运输相关的铁路运力均向中铁特货各分子公司采购，与非汽车商品综合物流相关的铁路运力均向各地铁路局采购。

(2) 公路运力前五大供应商基本情况

2021年1-6月公路运力前五供应商明细如下：

单位：万元

| 序号 | 供应商名称 | 采购金额 | 占总成本比例 | 占公路运力成本比例 |
|----|-----------------|-----------------|---------------|---------------|
| 1 | 定州市文迁运输有限公司及关联方 | 1,627.60 | 3.93% | 10.86% |
| 2 | 定州市承运物流有限公司 | 1,276.57 | 3.08% | 8.52% |
| 3 | 青岛博瑞舒物流有限公司 | 855.27 | 2.07% | 5.71% |
| 4 | 成都市劲松物流有限公司 | 827.98 | 2.00% | 5.53% |
| 5 | 重庆市禾宏物流有限公司 | 673.41 | 1.63% | 4.49% |
| 合计 | | 5,260.84 | 12.70% | 35.11% |

2020年公路运力前五供应商明细如下：

单位：万元

| 序号 | 供应商名称 | 采购金额 | 占总成本比例 | 占公路运力成本比例 |
|----|-----------------|------------------|---------------|---------------|
| 1 | 定州市承运物流有限公司 | 3,906.62 | 5.21% | 13.48% |
| 2 | 定州市文迁运输有限公司及关联方 | 2,144.45 | 2.86% | 7.40% |
| 3 | 青岛博瑞舒物流有限公司 | 2,107.40 | 2.81% | 7.27% |
| 4 | 成都市劲松物流有限公司 | 1,524.23 | 2.03% | 5.26% |
| 5 | 黑龙江润扬物流有限公司 | 1,080.55 | 1.44% | 3.73% |
| 合计 | | 10,763.26 | 14.37% | 37.14% |

2019年公路运力前五供应商明细如下：

单位：万元

| 序号 | 供应商名称 | 采购金额 | 占总成本比例 | 占公路运力成本比例 |
|----|-----------------|----------|--------|-----------|
| 1 | 定州市承运物流有限公司 | 4,489.00 | 5.72% | 12.57% |
| 2 | 定州市文迁运输有限公司及关联方 | 3,957.42 | 5.04% | 11.08% |
| 3 | 上海欣鸿程物流有限公司及关联方 | 2,998.68 | 3.82% | 8.40% |
| 4 | 青岛博瑞舒物流有限公司 | 2,365.41 | 3.01% | 6.62% |

| | | | | |
|----|-------------|------------------|---------------|---------------|
| 5 | 黑龙江润扬物流有限公司 | 1,664.18 | 2.12% | 4.66% |
| 合计 | | 15,474.69 | 19.70% | 43.34% |

2018年公路运力前五供应商明细如下：

单位：万元

| 序号 | 供应商名称 | 采购金额 | 占总成本比例 | 占公路运力成本比例 |
|----|-----------------|------------------|---------------|---------------|
| 1 | 定州市文迁运输有限公司及关联方 | 3,569.44 | 5.25% | 13.85% |
| 2 | 定州市承运物流有限公司 | 2,647.26 | 3.90% | 10.27% |
| 3 | 柳州鑫臻运输有限公司 | 1,758.22 | 2.59% | 6.82% |
| 4 | 青岛博瑞舒物流有限公司 | 1,594.96 | 2.35% | 6.19% |
| 5 | 简阳市金利达物流有限公司 | 1,222.46 | 1.80% | 4.74% |
| 合计 | | 10,792.34 | 15.88% | 41.86% |

(3) 物流辅助前五大供应商基本情况

2021年1-6月物流辅助前五大供应商明细如下：

单位：万元

| 序号 | 供应商名称 | 采购金额 | 占总成本比例 | 占物流辅助成本比例 |
|----|-------------------|-----------------|--------------|---------------|
| 1 | 重庆上源货运代理有限公司 | 473.71 | 1.14% | 8.57% |
| 2 | 新津县力佳新装卸服务部及其关联方 | 248.21 | 0.60% | 4.49% |
| 3 | 济南祥运仓储有限公司 | 215.80 | 0.52% | 3.90% |
| 4 | 资阳石油钢管有限公司 | 195.49 | 0.47% | 3.54% |
| 5 | 辽宁中铁联运服务有限公司沈阳分公司 | 191.31 | 0.46% | 3.46% |
| 合计 | | 1,324.52 | 3.20% | 23.96% |

2020年物流辅助前五大供应商明细如下：

单位：万元

| 序号 | 供应商名称 | 采购金额 | 占总成本比例 | 占物流辅助成本比例 |
|----|-------------------|-----------------|--------------|---------------|
| 1 | 重庆上源货运代理有限公司 | 924.73 | 1.23% | 7.30% |
| 2 | 中国国家铁路集团有限公司下属子公司 | 669.83 | 0.89% | 5.29% |
| 3 | 新津县力佳新装卸服务部及其关联方 | 522.28 | 0.70% | 4.12% |
| 4 | 辽宁中铁联运服务有限公司沈阳分公司 | 421.36 | 0.56% | 3.33% |
| 5 | 黄岛区铁顺鑫货运服务部 | 379.62 | 0.51% | 3.00% |
| 合计 | | 2,917.81 | 3.88% | 23.04% |

2019 年物流辅助前五大供应商明细如下：

单位：万元

| 序号 | 供应商名称 | 采购金额 | 占总成本比例 | 占物流辅助成本比例 |
|----|-------------------|-----------------|--------------|---------------|
| 1 | 重庆上源货运代理有限公司 | 984.13 | 1.25% | 7.63% |
| 2 | 中国国家铁路集团有限公司下属子公司 | 905.03 | 1.15% | 7.01% |
| 3 | 新津县永商镇加友装卸服务部及关联方 | 597.96 | 0.76% | 4.63% |
| 4 | 黄岛区铁顺鑫货运服务部 | 445.46 | 0.57% | 3.45% |
| 5 | 柳州市柳南区旺君装卸服务部 | 436.01 | 0.56% | 3.38% |
| 合计 | | 3,368.60 | 4.29% | 26.10% |

2018 年物流辅助前五大供应商明细如下：

单位：万元

| 序号 | 供应商名称 | 采购金额 | 占总成本比例 | 占物流辅助成本比例 |
|----|------------------|-----------------|--------------|---------------|
| 1 | 重庆上源货运代理有限公司 | 798.60 | 1.18% | 6.91% |
| 2 | 新津县永商镇加友装卸服务部 | 449.88 | 0.66% | 3.89% |
| 3 | 辽宁中铁联运服务有限公司及关联方 | 408.03 | 0.60% | 3.53% |
| 4 | 十堰经济开发区宏伟装卸服务队 | 397.88 | 0.59% | 3.44% |
| 5 | 资阳石油钢管有限公司 | 331.99 | 0.49% | 2.87% |
| 合计 | | 2,386.37 | 3.51% | 20.64% |

2、向外部供应商采购金额占供应商自身经营规模比重

发行人对外采购内容包括铁路运力、公路运力和装卸等物流辅助服务，其中铁路运力均向国铁集团下属企业采购，向国铁集团采购金额占国铁集团经营规模较小。根据主要公路运力和物流辅助供应商提供的财务数据，发行人向其采购情况如下：

（1）主要公路供应商采购金额占其自身经营规模比重

根据主要供应商提供的数据，发行人公路主要外协服务商与发行人交易金额占其自身收入情况如下：

单位：万元

| 供应商名称 | 注册资本 | 交易占比 |
|-------------|-------|-------------------------------------|
| 定州市承运物流有限公司 | 1,000 | 2018 年约 56%，2019 年约 60%，2020 年约 40% |
| 定州市文迁运输有限公司 | 5,000 | 2018 年约 90%，2019 年约 67%，2020 年约 90% |

| | | |
|-------------|-------|---------------------------------------|
| 重庆文迁物流有限公司 | 210 | 2018 年约 89%，2019 年约 56%，2020 年未提供财务数据 |
| 柳州鑫臻运输有限公司 | 500 | 约 90%-100% |
| 上海欣鸿程物流有限公司 | 5,000 | 2018 年约 4%，2019 年约 6%，2020 年约 1% |
| 成都市劲松物流有限公司 | 368 | 2018 年未合作，2019 年和 2020 年约 92%和 95% |
| 青岛博瑞舒物流有限公司 | 2,000 | 2018 年约 83%，2019 年约 93%，2020 年约 100% |

注：上述交易占比系根据供应商提供的营业收入金额与发行人向其采购金额计算得出，未经审计。

发行人与供应商签署的合同未约定供应商仅能从事发行人业务等相关排他性条款，发行人供应商控制的车辆亦可对外承接其他客户业务。但由于 GB1589-2016 等公路治超政策的陆续实施，导致合规车辆的减少。同时发行人外协公路供应商均以短途配送为主，作业范围呈现一定区域性，没有动力大规模购买合规车辆。报告期内公路运力外协服务商运力亦呈现一定程度的不足，导致发行人向主要公路外协商采购金额占供应商自身营业收入比例较高，少量供应商部分年度采购占比接近 100%。

另外发行人整车综合物流业务主要作业区域位于西南、西北，相关区域由于主机厂较少，公路运输企业实现对流难度大，通常未在相关区域进行大规模布局。发行人与主要供应商系通过相互合作的方式共同打开相关区域市场，也导致了相关供应商主要从事某一区域内发行人相关业务，进而导致发行人向部分供应商采购金额占供应商自身销售收入比例较高。

（2）主要物流辅助供应商采购金额占其自身经营规模比重

发行人物流辅助主要外协供应商与发行人交易金额占其自身收入情况如下：

单位：万元

| 供应商名称 | 注册资本 | 交易金额占比 |
|-------------------|--------|--------------------------------------|
| 重庆上源货运代理有限公司 | 100 | 2018 年-2020 年占比分别约为 82%、96%和 54% |
| 新津县力佳新装卸服务部 | 20 | 2018 年未合作，2019-2020 年占比分别约为 28%、100% |
| 眉山市彭山区青龙街道兴力装卸服务部 | 未披露 | 2018 年和 2019 年未合作，2020 年约 50% |
| 新津县永商镇加友装卸服务部 | 0.0005 | 约 100% |
| 辽宁中铁联运服务有限公司 | 5,000 | 约 40% |
| 黄岛区铁顺鑫货运服务部 | 5 | 2018 年约 100%，报告期内逐步降低，2020 年约 90% |

| 供应商名称 | 注册资本 | 交易金额占比 |
|----------------|--------|----------------------------------|
| 柳州市柳南区旺君装卸服务部 | 未披露 | 2018 年约 94%，2019 年和 2020 年约 100% |
| 资阳石油钢管有限公司 | 20,000 | 对方为中石油下属企业，未提供财务数据 |
| 十堰经济开发区宏伟装卸服务队 | 0.0003 | 100%，仅从事发行人业务 |

注：新津县力佳新装卸服务部、眉山市彭山区青龙街道兴力装卸服务部和新津县永商镇加友装卸服务部均为自然人梅勇控制的企业。

物流辅助供应商主要为发行人提供装车加固、卸车解固作业。由于公铁联运作业环节的复杂性，装卸、加（解）固作业作为衔接公路与铁路运输的方式，装卸、加（解）固作业是否严格按标准执行直接影响运输过程的安全性和质损率，相关作业动作具有一定的技术复杂性。作业人员均需经过培训后才能上岗，对作业人员的稳定性要求较高。

同时由于铁路资源的稀缺性和作业场站范围的有限性，发行人通常在铁路装卸作业站点独家开展作业。物流辅助供应商通常就近作业，在该站点只能从事发行人提供的装卸、加（解）固作业，相关供应商存在专为发行人提供商品车装卸、加（解）固作业的情形，相应的发行人向物流辅助供应商采购金额占供应商自身营业收入比例通常较高。此外发行人业务的复杂性，单价较普通货物装卸高，部分供应商系个体工商户，员工数量较少，出于经济性考虑未对外开展其他业务，相应的公司采购占比为 100%。

（3）发行人向单个公路运力和物流辅助作业供应商采购金额较小，发行人不存在依赖单个供应商的情形

由于发行人公路运力和物流辅助作业供应商作业具有一定区域性，导致发行人向部分供应商采购金额占供应商自身营业收入比例较高，但发行人向单个供应商采购金额均较小，发行人不存在依赖单个供应商的情形。

单位：万元

| 项目 | 2021 年 1-6 月 | 2020 年度 | 2019 年度 | 2018 年度 |
|------------------|--------------|----------|----------|----------|
| 第一大外部公路运力供应商采购金额 | 1,627.60 | 3,906.62 | 4,489.00 | 3,569.44 |
| 第一大外部公路运力供应商采购占比 | 10.86% | 13.48% | 12.57% | 13.85% |
| 第一大物流辅助供应商采购金额 | 473.71 | 924.73 | 984.13 | 798.60 |

| 项目 | 2021年1-6月 | 2020年度 | 2019年度 | 2018年度 |
|----------------|-----------|--------|--------|--------|
| 第一大物流辅助供应商采购占比 | 8.57% | 7.30% | 7.63% | 6.91% |

综上，发行人对外采购的运输、装卸、仓储业务主要为低价值、基础性操作业务环节，可替代性强。对外采购环节均不属于发行人业务管理的关键环节，同时发行人外协商采购金额占比均相对较低，发行人对外协服务商不存在重大依赖。发行人向部分供应商采购金额占供应商自身经营规模较高具有合理性。

3、发行人主要供应商与发行人不存在关联关系，供应商不存在为发行人分担成本费用情形

经核查，公司员工、董监高不存在参与供应商投资经营的情形，发行人主要供应商与发行人不存在关联关系。

（三）发行人供应商与客户重叠情况

报告期内，公司供应商与客户重叠主要表现为公司向中铁特货采购铁路运力，同时承接其两端作业服务。除中铁特货外，公司存在少量向供应商销售或向客户采购的情形，主要系公司与主要客户、供应商均属于物流运输业，由于公司与供应商和客户注册地、优势作业区域存在差异，为充分利用各自比较优势，公司与客户、供应商存在交叉采购和销售。

报告期内各期，公司供应商与客户重叠的情况如下：

1、2021年1-6月

单位：万元

| 交易对方 | 销售情况 | | | 采购情况 | | |
|---------------|------------------|---------------|---------|------------------|---------------|------|
| | 销售金额 | 销售占比 | 销售内容 | 采购金额 | 采购占比 | 采购内容 |
| 中铁特货物流股份有限公司 | 10,775.42 | 22.87% | 两端、房屋租赁 | 11,560.54 | 27.92% | 铁路运力 |
| 成都市九桥物流有限责任公司 | 164.41 | 0.35% | 非汽车商品运输 | 169.71 | 0.41% | 公路运力 |
| 合计 | 10,939.83 | 23.21% | | 11,730.25 | 28.33% | |

注：公司供应商与客户重叠以销售金额和采购金额均在100万元以上的客户或供应商列示，中铁特货物流股份有限公司数据以中铁特货各地分公司、中铁特货汽车物流有限责任公司合并列示，下同。

2、2020 年度

单位：万元

| 交易对方 | 销售情况 | | | 采购情况 | | |
|----------------|------------------|---------------|---------|------------------|---------------|---------|
| | 销售金额 | 销售占比 | 销售内容 | 采购金额 | 采购占比 | 采购内容 |
| 中铁特货物流股份有限公司 | 23,060.14 | 26.59% | 两端、房屋租赁 | 16,259.86 | 21.71% | 铁路运力、仓储 |
| 重庆长安民生物流股份有限公司 | 12,332.65 | 13.34% | 全程、两端 | 239.74 | 0.32% | 仓储 |
| 重庆哈弗物流有限公司 | 1,565.40 | 1.80% | 全程、两端 | 105.55 | 0.14% | 公路运力 |
| 定州市文迁运输有限公司 | 293.53 | 0.34% | 全程、两端 | 2,130.69 | 2.84% | 公路运力 |
| 重庆昱宇物流有限公司 | 176.44 | 0.20% | 全程、两端 | 159.94 | 0.21% | 公路运力 |
| 合计 | 37,428.16 | 42.27% | | 18,895.78 | 25.22% | |

3、2019 年度

单位：万元

| 交易对方 | 销售情况 | | | 采购情况 | | |
|--------------|------------------|---------------|---------|------------------|---------------|---------|
| | 销售金额 | 销售占比 | 销售内容 | 采购金额 | 采购占比 | 采购内容 |
| 中铁特货物流股份有限公司 | 27,051.74 | 29.41% | 两端、房屋租赁 | 13,313.20 | 16.95% | 铁路运费、仓储 |
| 景德镇广伟物流有限公司 | 693.34 | 0.75% | 全程、两端 | 122.13 | 0.16% | 公路运费 |
| 合计 | 27,745.07 | 30.16% | | 13,435.33 | 17.11% | |

4、2018 年度

单位：万元

| 交易对方 | 销售情况 | | | 采购情况 | | |
|--------------|------------------|---------------|---------|------------------|---------------|---------|
| | 销售金额 | 销售占比 | 销售内容 | 采购金额 | 采购占比 | 采购内容 |
| 中铁特货物流股份有限公司 | 27,773.68 | 33.50% | 两端、房屋租赁 | 15,249.31 | 22.44% | 铁路运费、仓储 |
| 景德镇广伟物流有限公司 | 584.57 | 0.71% | 两端 | 141.80 | 0.21% | 公路运费 |
| 合计 | 28,358.25 | 34.21% | | 15,391.11 | 22.65% | |

（四）与中铁特货合作关系具有可持续性，发行人与中铁特货的竞争不会持续加剧

1、发行人与中铁特货互为供应商与客户，在业务开展中呈现相互竞争合作的关系

（1）发行人和中铁特货均从事全程公铁联运服务，在业务开展中逐步形成互为供应商和客户的关系

①商品车铁路运输发展史及中铁特货在商品车铁路运输中的地位

我国汽车物流发展初期，商品车运输基本以驾送运输为主，即车辆出厂后，由驾驶员将商品车直接驾驶至经销处。随着汽车产量的增长，运量的增加，用户对商品车车辆品质要求的提升，21 世纪初汽车物流行业提出了“零公里运输”的概念，铁路商品车物流相应诞生。

A、2003 年-2007 年之间，商品铁路运输发运量小，运输工具尚未统一

2003 年中铁特货前身中铁特货运输有限责任公司作为三家专业铁路运输公司之一成立。2003 年至 2007 年之间，各地铁路局、中铁特货和中铁集装箱等铁道部下属企业均作为商品车铁路运力的提供商，在各自经营范围内，分别利用自有运输工具提供铁路运输服务。在此阶段，商品车铁路发运量较小，且运输工具多样化，运输标准尚未统一。中铁特货作为多家铁路运力供应商之一为发行人提供服务。

B、2007 年至 2011 年，商品铁路运输统一归中铁特货管理，但整体运量仍较小，中铁特货仍以提供“站到站”服务为主

2007 年，铁道部对铁路商品汽车运输资源整合并收归中铁特货进行统一管理，铁路运输商品车进入规模化、标准化阶段。中铁特货成为商品车铁路运输唯一承运权企业，陆续开始承接主机厂业务。在此期间，中铁特货垄断经营商品铁路发运，为发行人商品车运输铁路运力的唯一供应商。但由于整体运量仍较小，中铁特货仍以“站到站”运输为主。

C、2011 年至今，商品车铁路运输进入规模化和标准化发展，两端作业服务需求快速增长

2011 年随着上汽通用五菱库前移模式的成功运作，上汽集团、一汽股份等大型汽车制造企业陆续开始与中铁特货开展大规模业务合作，中铁特货“门到门”全程运输业务量开始逐年快速增加，进而带动中铁特货对外采购两端作业的需求。在此期间，中铁特货同时为发行人提供铁路运力和向发行人采购两端作业。

②发行人汽车整车综合物流发展历程

A、2005 年至今，发行人不断开发主机厂全程业务，并陆续建设全国性物流网络

发行人自 2005 年成立，并先后与五十铃、长安等汽车制造企业建立合作，在运输过程中通过向中铁特货采购铁路运力为主机厂提供“门到门”全程运输服务。

在全程物流服务中，发行人一方面通过采购中铁特货专营的铁路运力完成整车铁路运输作业，另一方面根据发运端和到达端的两端作业需求，为加强主机厂客户和所在地铁路部门的沟通，更好地为主机厂客户提供服务。发行人陆续在郑州中牟、西安新筑等发运站点以及广州郭塘、郑州圃田、兰州东川、乌鲁木齐三坪、拉萨、昆明王家营等到达站点建立物流网络，并在各物流网点上配置装卸队伍和物流设备，自行完成装卸、加（解）固、转驳等两端作业服务。

截至 2020 年末，发行人已在全国建立 78 个物流网点，基本覆盖全国六大主机厂生产基地和汽车整车销售区域，为包括主机厂客户、中铁特货在内的全程物流客户和两端作业客户提供汽车整车综合物流服务。

B、2007 年至今，发行人持续为中铁特货提供两端作业服务

2007 年，中铁特货对铁路商品汽车运输资源整合以来，开始发展“门到门”全程运输服务，相应衍生出对外采购两端作业的需求。发行人凭借在铁路站点上完善的网点布局和高效的作业团队，成为中铁特货两端作业供应商。

相较于行业内的其他两端作业服务商，发行人物流作业专业化、标准化、规模化程度高，物流质量、物流效率、物流成本竞争能力强，物流作业服务体系稳定性强、保障度高。随着 2011 年以来上汽通用五菱库前移模式的成功运作，上汽集团、一汽股份等大型汽车制造企业陆续开始与中铁特货开展大规模业务合作，中铁特货“门到门”全程运输业务量开始逐年快速增加。发行人凭借竞争优势，

逐步成为中铁特货最大的两端作业供应商。

综上，发行人与中铁特货相互合作，互为供应商和客户的业务模式系伴随商品车铁路运输业务的发展逐渐建立的，双方已在长期业务中形成稳定的合作关系。

（2）在商品车公铁联运领域，发行人与中铁特货相互合作，分工独立，共同完成商品车公铁联运的全流程

商品车全程运输的客户主要为主机厂，发行人与中铁特货均作为市场参与者，直接与主机厂签署合同，获取主机厂全程运输订单。由于中铁特货作为商品车铁路运输唯一承运权的公司，具有垄断地位，发行人承接的商品车运输业务需向中铁特货采购铁路运力，发行人相应作为中铁特货客户。同时中铁特货在承接全程运输业务后，由于其两端作业全部外包，在发行人作业区域内，中铁特货需向发行人购买两端作业，发行人相应为中铁特货供应商。

基于中铁特货垄断经营商品车铁路发运和两端作业全部外包的特征，无论是中铁特货还是发行人中标主机厂业务，在发行人已中标的站点，相关的铁路发运业务最终均由中铁特货完成，两端业务均由发行人完成。因此发行人与中铁特货在运输过程中的分工相互独立，分别从事两端作业和铁路发运，分别赚取各自具体作业部分的利润，未产生直接竞争。相反，发行人与中铁特货通过相互合作，共同完成商品车公铁联运的全流程，并依托于相互合作与商品车全程公路运输企业开展竞争，实现汽车整车运输向铁路方式转变，共同促进汽车整车铁路运输物流业务的持续高速增长。

（3）在客户及业务获取、具体作业中，发行人与中铁特货逐渐形成差异化竞争

在主机厂客户获取上，发行人与中铁特货存在一定的潜在竞争，但中铁特货作为商品车铁路运输垄断经营权的企业，为充分利用铁路班列运输运量大、成本低、速度快的特点，其更倾向于与运量规模较大的客户进行合作，相较于直接与众多规模相对较小，物流线路复杂的客户对接，与具有一定运输规模和运输线路相对固定的客户合作更具成本经济性。发行人作为公铁联运市场长期参与者及组织者，通过汇集长安汽车、东风小康、华晨鑫源等众多主机厂及零散在用车客户

运量，可充分实现运输资源的对流，降低空返率，进而在向中铁特货采购铁路运力过程中，形成谈判优势，间接为主机厂客户实现了降本增效。

同时中铁特货的核心竞争力是拥有针对商品汽车物流的铁路专业运输设备，其实际作业环节集中于铁路发运，即“站到站”运输部分，而将两端作业全部外包，而发行人凭借在全程物流服务中积累的丰富经验和完善的物流网络，近年来亦持续加大两端物流业务的客户开发，发行人现已为中铁特货、中都物流、广州东铁等客户的两端作业供应商。

(4) 在汽车市场充分竞争的背景下，发行人与中铁特货差异化竞争的格局仍将保持

目前，国内汽车销量增速放缓，市场竞争更加激励。从不同品牌的表现来看，传统豪华品牌价格逐步下探，已获更多销量，合资品牌竭力维护市场份额，自主品牌已经尝试多年向上突破，并取得一定成绩。不同品牌之间竞争的白热化带来对物流需求的差异化，在对供应商的选择上亦呈现差异化。报告期内，发行人和中铁特货客户差异化较大，随着各自现有客户的持续发展和新客户的持续开发，发行人与中铁特货差异化竞争的格局仍将持续。

综上，与中铁特货采取直接与大规模运量客户合作模式相比，发行人通过汇集大量主机厂业务，形成集约化效应。双方在客户获取模式上存在较大差异，形成差异化竞争。同时双方在具体作业环节中承担的职责亦不相同，双方差异化竞争的格局进一步拉开。

2、发行人与中铁特货合作关系具有可持续性

由于国家对环保要求的不断提高，高排放、高污染及高成本的公路运输方式份额持续下降。而商品车铁路发运数量已从 2015 年 190 万台增加至 2020 年的 617 万台，市场占有率由 8.98% 提高至 24.38%。随着商品车铁路发运量的不断增加，一方面公司承接业务后向中铁特货的采购需求增加，另一方面中铁特货业务规模的增加亦将直接带动对公司两端作业的采购需求，进一步深化了双方的稳定合作关系。预计发行人与中铁特货的相互合作模式仍将持续，具体原因如下：

(1) 发行人向中铁特货采购铁路运力具有可持续性，未来发行人将长期作为中铁特货优质客户，为中铁特货提供运输资源

发行人自成立之初，便采用公铁联运方式运送商品车，将全程物流中铁路部分的承运订单交由中铁特货进行承运，是中铁特货商品车铁路发运量的来源之一。在业务开展中，双方已形成长期稳定合作关系。

报告期内，发行人向中铁特货采购铁路运力价格保持相对稳定，向中铁特货采购铁路运力具有可持续性，具体分析详见本节“四、发行人主营业务情况”之“（三）主要经营模式”之“2、采购模式”。未来，随着商品车不断投放市场，二手车的基数将不断增加，二手车物流市场具有较大发展空间；同时高频次的自驾游亦会为发行人提供更多的在用车业务机会。基于此，随着发行人在用车业务的持续开发，能为中铁特货提供更多的铁路货源，发行人将长期作为中铁特货的客户。

（2）基础环节外包是中铁特货的合理选择，亦是发行人长期作为中铁特货核心供应商的基础

随着汽车整车物流市场的发展，任何一家物流企业都不可能独立完成多式联运物流业务的所有物流环节和物流作业，在掌控关键物流环节、物流技术的前提下，将部分物流作业外包给专业化、标准化、规模化程度更高的第三方物流企业，以共同体的方式完成商品车多式联运物流业务，可以更好地优化物流质量、提高物流效率、降低物流成本，以满足主机厂日益专业化、精细化、差异化的汽车整车物流需求，实现汽车整车物流行业的社会物流资源的充分利用并有效降低社会物流总成本。中铁特货选择将基础环节进行外包，其目的是为了进一步发挥独家专营铁路运输设备优势，聚焦铁路运输主业。

相比自建并管理大规模的车辆、司机及装卸人员的方式，中铁特货选择发行人作为其核心供应商更体现出了资源优化配置的结果，可以使其降低管理半径，简化管理程序，从而能有效控制管理成本和运输成本，强化管理效率，是其综合考虑成本、效率后的合理选择。

由于铁路站点作业区域的有限性，同一站点中铁特货通常仅选择一家供应商，竞争对手出于成本考虑不会在公司已中标场站重复建设作业团队。近年来铁路作业站点中标格局整体保持相对稳定。公司自 2007 年成为中铁特货供应商以来，已连续 14 年为中铁特货核心供应商，双方合作关系保持长期稳定。

（3）物流作业环节相互衔接成为双方合作并做大公铁联运市场份额的基石

公铁联运生产过程是各种作业、运力及资源的有效整合过程。发行人作为较早涉足商品车公铁联运的企业，具有丰富的生产经验，能够为客户提供高质量的两端作业综合服务。中铁特货作为唯一的商品车铁路运力服务商，具有铁路运输专营权，具备铁路干线运力的优势。两端作业能力与铁路运输能力的相互衔接构建了商品车公铁联运的流程闭环，才能使商品车能最终送达目的地，这也是公铁联运模式形成竞争优势重要因素。缺少其中任意一个环节，整个流程将不能有效流通，公铁联运物流效率将被显著降低。

中铁特货与发行人分别具备铁路干线运输和两端作业的服务能力，相互之间具有高度的契合性。双方具有将相互之间的这种高度契合性转换为公铁联运实际订单的动力。通过相互之间的合作，可将铁路运输速度快、费用低、运量大、连续性好、长距离、大批量运输、安全环保优点进一步发挥，形成协同效应，从而可更多的获取原公路运输的市场份额，共同推动公铁联运的发展，在一定程度上替代部分公路运输。

综上，中铁特货采取的基础环节对外分包方式是社会化工分的必然趋势，选择发行人作为两端作业供应商是其综合考虑成本、效率后的合理选择。公铁联运作为多种运输方式相互组合的过程，每个环节相互衔接，驱动发行人与中铁特货共同做大公铁联运市场份额。随着商品车公铁联运市场规模的扩大，公司和中铁特货作为共同参与者，并各自利用自身资源禀赋提供服务，双方将共享市场规模扩大带来的红利。相应的发行人与中铁特货互相作为供应商与客户，向对方的采购和销售金额将随铁路发运量的增加而增加，合作关系将继续保持。发行人与中铁特货的合作关系具有可持续性。

（五）主机厂客户选择发行人作为其长期供应商的原因和合理性

1、发行人已与主要主机厂客户形成长期稳定的合作关系

发行人自 2005 年成立以来，一直专注于商品汽车物流业务，是一家主要通过公铁联运方式为汽车行业提供综合服务的第三方物流企业。企业发展初期，发行人抓住市场机遇，以提供单一商品车铁路运输业务进入市场，并借助重庆作为全国车辆制造生产重要基地的市场地位优势，迅速捕捉区域内集聚的优质整车制

造产业资源，先后与五十铃、长安等汽车制造企业建立合作。

随着 2007 年铁道部对铁路商品汽车运输资源整合并收归中铁特货进行统一管理，铁路运输商品车进入规模化、标准化阶段。发行人根据业务需求相继自建了重庆、北京、河北定州、湖北十堰、郑州中牟、西安新筑、广州郭塘、郑州圃田、兰州东川等物流网点。发行人通过在各物流网点上配置装卸队伍和物流设备，形成基本覆盖全国的汽车整车铁路运输物流网络，并逐步形成了具有在发运端和到达端进行装卸配送的两端服务能力。

鉴于发行人丰富的全程物流服务能力 and 完善的两端物流网络布局，在稳固发展长安汽车、东风小康等业务关系外，发行人亦成功开发奇瑞汽车、华晨鑫源、哈弗汽车等全程汽车主机厂客户，主机厂客户呈现逐年增加。通常而言主机厂的供应商体系较为稳定。主机厂在选定供应商时，其内部需要做大量的评审工作，耗时耗力，且主机厂会充分考虑供应商的不稳定性对业务带来的影响。因此，主机厂一旦选定合格供应商后，通常会持续长久的合作下去。发行人与各主机厂客户建立了供应关系后，合作历史已持续多年，形成了长期稳定的合作关系。

综上，发行人与主机厂之间的合作关系是基于汽车物流市场的发展而逐步形成的。随着汽车物流市场的快速发展，发行人已与众多主机厂或其附属物流企业形成长期稳定的合作关系。

2、主机厂客户持续选择发行人作为供应商的原因和合理性

发行人与主机厂的合作格局系双方在历史合作基础上，顺应市场快速发展的自然结果，亦是发行人面对主机厂产能扩张，寻求配套核心物流商，把握市场发展机遇而作出的战略选择，具体而言：

（1）在合作中贴近客户需求，整合资源创新模式提供精准的服务

发行人与主机厂客户的合作中，不断主动参与客户的物流需求规划，与客户生产规模发展和生产、销售区域进行衔接。如在与长安的合作过程中，当客户在河北定州组建生产企业时，公司通过在当地的全资子公司，为客户提供紧密服务，并投资购置仓储用地形成物流基地，有效的解决了客户的物流需求。同时，随着东风小康的业务发展，当客户出现整车由重庆到达京津冀的物流需求时，公司的定州基地也发挥出区域优势，从站点、人员到仓储场地能够提供完整的一体化服

务，最终东风小康将相关物流线路的规划和实施交由公司完成，实现了良好的经济效益。

另一方面发行人在生产经营中顺应主机厂客户不断发展变化的物流需求，从模式上开展创新，构建“中转库+末端分拨”的模式。发行人在与长安、东风小康等客户合作中均成功实施了“中转库+末端分拨”的使用模式，使客户得到了良好的体验并持续应用。

通过以上案例，充分体现出发行人完善的物流网络、全流程的经营管理能力。作为客户的直接服务商，能够精准把握客户需求，通过将各类物流资源的整合创建优质有效的全过程服务体验，从而保证与主机厂客户共同发展的良性合作。

（2）通过长期积累的生产技术优势，整合客户物流需求提升物流效能

发行人在长期的整车公铁联运物流生产经营过程中，积累了大量的生产技术，尤其体现在针对不同运输车型，针对不同铁路装置工具的数百种铁路装载方案。通过专业安全的装载方案设计以及流程规范的作业，能够将各主机厂客户的运输车辆按线路进行混合集约化装载，从而形成规模效益。随着客户物流需求的不断增长，这种有效的集合形成了物流资源的二次集并，使客户从成本管理到效率提升都得到有效的保证，并随着生产规模的扩大，物流区域的扩张，在公司网络内的客户借助这种技术整合，能够不断形成有效的循环或对流，使物流生产得到全面优化，为公司实现优势服务提供保障。

（3）供应体系适度竞争的需要

主机厂客户根据价格、区域、模式等多维度的综合判断选择适应企业自身物流需求特点的公铁联运供应商。为更好的实现降本增效，在采购服务的过程中适度引入竞争，如长安将一部分自有品牌交由中铁特货提供服务，同时通过长安民生将长安福特等合资品牌交由公司运输。这种适度竞争关系有利于供应商相互促进、不断提升服务水平，更有利于构建稳定、高效的合作模式。

六、主要固定资产及无形资产情况

（一）主要固定资产

公司主要固定资产为生产及开展经营活动所使用的房屋建筑物、运输工具和

办公设备等。截至 2021 年 6 月 30 日，公司固定资产净值为 13,376.18 万元，总体成新率为 66.52%。报告期内，公司主要资产运转良好。

截至 2021 年 6 月 30 日，公司固定资产基本情况如下：

单位:万元

| 项目 | 折旧年限 | 账面原值 | 累计折旧 | 净值 | 成新率 |
|--------|------|------------------|-----------------|------------------|---------------|
| 房屋及建筑物 | 20 年 | 15,639.83 | 3,837.45 | 11,802.38 | 75.46% |
| 运输工具 | 5 年 | 3,974.91 | 2,494.95 | 1,479.96 | 37.23% |
| 其他设备 | 5 年 | 494.10 | 400.27 | 93.84 | 18.99% |
| 合计 | | 20,108.84 | 6,732.66 | 13,376.18 | 66.52% |

1、主要运输设备

截至 2021 年 6 月 30 日，公司运输工具原值为 3,974.91 万元，净值为 1,479.96 万元，成新率为 37.23%。公司运输工具包括办公用车和生产运输车辆，分散于母子公司及各地办事处。

2、房屋建筑物

(1) 自有房产

截至本招股说明书签署日，公司拥有房产 8 处，建筑面积合计 58,220.68 m²，具体情况如下：

| 序号 | 房地证编号 | 坐落 | 房屋建筑面积 (m ²) | 房屋用途 | 权利人 | 登记日期 | 终止日期 |
|----|----------------------------|---------------------|--------------------------|---------|-----|------------|------------|
| 1 | 渝(2020)两江新区不动产权第000267911号 | 重庆市北部新区洪湖西路18号13-1号 | 1,021.55 | 工业用地/其他 | 发行人 | 2020年4月16日 | 2053年8月27日 |
| 2 | 渝(2020)沙坪坝区不动产权第000243636号 | 重庆市沙坪坝区土主镇月台路16号 | 5,287.70 | 工业用地/工业 | 发行人 | 2020年4月8日 | 2061年8月30日 |
| 3 | 渝(2020)沙坪坝区不动产权第000244548号 | 重庆市沙坪坝区土主镇月台路20号 | 11,466.24 | 工业用房/工业 | 发行人 | 2020年4月8日 | 2061年8月30日 |
| 4 | 渝(2020)沙坪坝区不动产权第 | 重庆市沙坪坝区土主镇月台路18号 | 39,824.25 | 工业用房/工业 | 发行人 | 2020年4月8日 | 2061年8月30日 |

| 序号 | 房地证编号 | 坐落 | 房屋建筑面积 (m ²) | 房屋用途 | 权利人 | 登记日期 | 终止日期 |
|----|-----------------------|-------------------------|--------------------------|-------------------|-----|-----------|------------|
| | 000244794号 | | | | | | |
| 5 | 川(2020)成都市不动产权0139009 | 金牛区人民北路二段168号1栋28层2802号 | 305.71 | 商务金融用地/办公 | 发行人 | 2020年6月4日 | 2050年12月2日 |
| 6 | 川(2020)成都市不动产权0139011 | 金牛区肖家村三巷69号1栋-1层161号 | 35.84 | 城镇混合住宅用地(地下车库)/车位 | 发行人 | 2020年6月4日 | 2080年12月2日 |
| 7 | 川(2020)成都市不动产权0139012 | 金牛区人民北路二段168号1栋28层2803号 | 243.55 | 其他商服用地/办公 | 发行人 | 2020年6月4日 | 2050年12月2日 |
| 8 | 川(2020)成都市不动产权0139014 | 金牛区肖家村三巷69号1栋-1层160号 | 35.84 | 城镇混合住宅用地(地下车库)/车位 | 发行人 | 2020年6月4日 | 2080年12月2日 |

(2) 租赁房产

截至本招股说明书签署日，发行人共承租 25 处的物业，用于办公、生活。

公司承租的单处面积在 100 m² 以上的房屋情况如下：

| 序号 | 出租方 | 承租方 | 建筑面积(m ²) | 坐落 | 租赁期限 | 用途 |
|----|---------|-----|-----------------------|---------------------------------------|-----------------------|-------|
| 1 | 潘金祥 | 发行人 | 111.00 | 河南省郑州市中牟区新华苑小区南楼二单元一楼西户 | 2021年1月1日至2021年12月31日 | 办公、生活 |
| 2 | 陈新益 | 发行人 | 120.00 | 广西壮族自治区柳州市鱼峰区雒容镇阳光名苑15栋3单元501号房 | 2021年1月6日至2022年1月6日 | 办公、生活 |
| 3 | 张敏 | 发行人 | 180.00 | 湖北省武汉市东西湖区蔡家大队门牌41号 | 2021年6月1日至2022年5月31日 | 办公、生活 |
| 4 | 周小梅 | 发行人 | 115.00 | 西安市浐灞生态区启源二路1089号10幢2004室 | 2021年3月16日至2022年3月15日 | 办公、生活 |
| 5 | 葛静, 张利宁 | 发行人 | 137.17 | 陕西省西安市灞桥区浐河东路5幢1单元11202室 | 2020年7月5日至2022年7月4日 | 办公、生活 |
| 6 | 孙学祥 | 发行人 | 145.34 | 山东省青岛市黄岛区开发区江山北路10号鲁泽观天下小区20栋1单元2601户 | 2021年5月25日至2022年5月24日 | 办公、生活 |
| 7 | 韩亚强 | 发行人 | 164.45 | 河北省石家庄市高邑县千秋路131号香榭丽舍小区2-2-301 | 2021年7月1日至2022年6月30日 | 办公、生活 |

| 序号 | 出租方 | 承租方 | 建筑面积(m ²) | 坐落 | 租赁期限 | 用途 |
|----|--------------|-----|-----------------------|---|-------------------------|-------|
| 8 | 北京外交人员房屋服务公司 | 发行人 | 234.00 | 北京市朝阳区建国门外大街9号齐家园外交公寓7楼1单元051号公寓 | 2020年12月1日至2021年11月30日 | 办公 |
| 9 | 重庆楚商投资发展有限公司 | 发行人 | 216.30 | 重庆市江北区康顺路88号楚商产业园职工倒班宿舍904、913、1105、1107、1111、1113、1114 | 2021年4月1日至2022年3月31日 | 生活 |
| 10 | 郑汉卿 | 发行人 | 166.19 | 北京市朝阳区灵通观5号院内2号楼7H | 2020年11月1日起至2022年10月31日 | 生活 |
| 11 | 文洁 | 发行人 | 136.00 | 湖南省株洲市天元区珠江北路999号高科慧谷阳光1栋 | 2021年3月1日起至2022年3月1日 | 办公、生活 |
| 12 | 曹鑫 | 发行人 | 145.34 | 青岛市开发区江山北路10号21栋1单元1204 | 2021年3月10日起至2022年3月9日 | 生活 |
| 13 | 汪作清 | 发行人 | 102.89 | 四川省成都市双流区中和应龙6组258号12栋2单元3号 | 2021年2月21日起至2022年2月20日 | 办公、生活 |
| 14 | 赵一凤 | 发行人 | 125.00 | 北京市房山区良乡地区苏庄三里9号楼6层6-601 | 2021年4月26日至2022年4月25日 | 办公、生活 |
| 15 | 张云、郭紫豪 | 发行人 | 106.04 | 天津市滨海新区塘沽区贻和花园12-2-401 | 2021年6月1日至2022年5月31日 | 生活、办公 |

发行人租赁房产涉及3处房产出租方未能提供产权证书，面积222.64平方米，其房产权属存在瑕疵，将可能影响发行人对该3处租赁房产的持续使用。但由于上述租赁无证房产数量、面积较小，且发行人租赁房产是用于员工的生活及办公，可供选择范围较大，市场上相匹配的商业用房资源丰富，租赁其他房产不存在困难，因此具有替代性，不会对发行人的生产经营产生重大影响。

上述租赁房产非集体建设用地、划拨地、农用地、耕地、基本农田上所建造，产权清晰，但发行人存在租赁房产未办理登记备案手续情形，发行人所签署的租赁合同未约定租赁合同以备案登记为生效条件。《中华人民共和国民法典》第七百零六条规定，当事人未依照法律、行政法规规定办理租赁合同登记备案手续的，不影响合同的效力。

《商品房屋租赁管理办法》第十四条第一款规定，房屋租赁合同订立后三十日内，房屋租赁当事人应当到租赁房屋所在地直辖市、市、县人民政府建设（房地产）主管部门办理房屋租赁登记备案。为此，发行人控股股东、实际控制人邱

红阳承诺：“如公司因租赁房屋未办理租赁备案被责令限期整改的，本人将推动公司及时采取有效措施，如造成公司损失的，本人将承担相关损失。”因此，公司租赁房屋备案瑕疵不会对生产经营产生重大不利影响，也不会对本次公开发行及上市造成实质影响。

（3）租赁停车场

截至本招股说明书签署日，公司共计租赁停车场 6 处，固定车位 1,145 个。

公司租赁停车场具体情况为：

| 序号 | 出租方 | 承租方 | 坐落 | 车位个数或平方米 | 租赁期限 | 用途 |
|----|-------------------------|-----|--|---------------|------------------------------------|------|
| 1 | 华润置地（成都）物业服务有限责任公司重庆分公司 | 发行人 | 重庆市观音桥龙湖新壹街 C 馆负三楼 | 190 个 | 2021 年 7 月 1 日至 2021 年 9 月 30 日 | 车辆停放 |
| 2 | 重庆市万景置业有限公司 | 发行人 | 重庆市万州区沙龙路三段 3828 号阳光满庭地下停车库负三楼 | 250 个 | 2020 年 12 月 25 日至 2021 年 12 月 24 日 | 车辆停放 |
| 3 | 重庆天泰房地产开发有限责任公司 | 发行人 | 重庆市大渡口区八桥镇金阳路 127 号负二层防火分区十一部分（1、2 号住宅楼之间）车库场地 | 45 个 | 2021 年 2 月 1 日至 2022 年 1 月 31 日 | 车辆停放 |
| 4 | 重庆传化公路港物流有限公司 | 发行人 | 重庆市沙坪坝区壑安大道中段 546 号重庆传化公路港物流园区内 | 根据每日停放车辆据实结算 | 2021 年 1 月 5 日至 2022 年 1 月 4 日 | 车辆停放 |
| 5 | 重庆名胜物流有限公司 | 发行人 | 重庆市江北区海尔路 825 号 2 幢负一层车库和负二层车库 | 660 个 | 2021 年 1 月 1 日至 2021 年 12 月 31 日 | 车辆停放 |
| 6 | 重庆中远海运供应链管理有限公司 | 发行人 | 重庆市两江新区鱼嘴组团 J 分区 J01-7-1 号宗地 | 27,000.00 平方米 | 2021 年 6 月 7 日至 2022 年 6 月 6 日 | 车辆停放 |

发行人租赁停车场皆用于车辆临时停放，并非公司主要经营生产用地，出租方均具有相应不动产权，不存在产权瑕疵，亦不存在影响发行人生产经营。

（二）无形资产情况

1、土地使用权

截至本招股说明书签署日，公司及其子公司共有土地使用权 6 宗，共计 219,551 平方米。公司自有土地具体情况如下：























| 序号 | 房地证编号 | 坐落 | 土地使用权面积 (m ²) | 土地用途 | 土地使用权类型 | 权利人 | 登记日期 | 终止日期 |
|----|----------------------------|--------------------------------|---------------------------|------|---------|------|------------|------------|
| 1 | 定国用(2014)第001号 | 河北省定州市长安园区8号路北侧 | 36,522 | 工业用地 | 出让 | 定州铁达 | 2014.1.15 | 2061.10.12 |
| 2 | 渝(2020)沙坪坝区不动产权第000243636号 | 重庆市沙坪坝区土主镇月台路16号 | 24,607 | 工业用地 | 出让 | 发行人 | 2020.04.08 | 2061.08.30 |
| 3 | 渝(2020)沙坪坝区不动产权第000244548号 | 重庆市沙坪坝区土主镇月台路20号 | | 工业用地 | 出让 | 发行人 | 2020.04.08 | 2061.08.30 |
| 4 | 渝(2020)沙坪坝区不动产权第000244794号 | 重庆市沙坪坝区土主镇月台路18号 | 14,067 | 工业用地 | 出让 | 发行人 | 2020.04.08 | 2061.08.30 |
| 5 | 渝(2020)沙坪坝区不动产权第000243404号 | 重庆市沙坪坝区西永组团 | 78,394 | 工业用地 | 出让 | 发行人 | 2020.04.08 | 2061.08.30 |
| 6 | 渝(2019)沙坪坝区不动产权第000501242号 | 重庆市沙坪坝区西永组团I标准分区I66-01-2/04号宗地 | 65,961 | 仓储用地 | 出让 | 主元联运 | 2019.05.22 | 2069.04.11 |






2、商标

截至本招股说明书签署日，公司及其子公司注册商标具体情况如下：

| 序号 | 类别 | 商标 | 注册人 | 注册号 | 申请日期 | 有效期 |
|----|----|----|-----|----------|------------|------------|
| 1 | 9 | | 发行人 | 16599978 | 2015年3月30日 | 2026年5月13日 |
| 2 | 16 | | 发行人 | 16600070 | 2015年3月30日 | 2026年5月13日 |
| 3 | 25 | | 发行人 | 16600118 | 2015年3月30日 | 2026年9月13日 |
| 4 | 35 | | 发行人 | 16600218 | 2015年3月30日 | 2026年5月13日 |
| 5 | 36 | | 发行人 | 16600282 | 2015年3月30日 | 2026年5月13日 |
| 6 | 38 | | 发行人 | 16600331 | 2015年3月30日 | 2026年5月20日 |
| 7 | 39 | | 发行人 | 16600427 | 2015年3月30日 | 2026年5月13日 |

| 序号 | 类别 | 商标 | 注册人 | 注册号 | 申请日期 | 有效期 |
|----|----|---|-----|----------|-------------|-------------|
| 8 | 41 |  | 发行人 | 16600506 | 2015年3月30日 | 2026年5月13日 |
| 9 | 42 |  | 发行人 | 16600581 | 2015年3月30日 | 2026年5月13日 |
| 10 | 45 |  | 发行人 | 16600634 | 2015年3月30日 | 2026年5月13日 |
| 11 | 39 | 西鹏中集 | 发行人 | 23117922 | 2018年3月7日 | 2028年3月6日 |
| 12 | 39 |  | 发行人 | 28082587 | 2018年11月28日 | 2028年11月27日 |
| 13 | 39 |  | 发行人 | 30465243 | 2019年5月21日 | 2029年5月20日 |
| 14 | 39 | 西鹏股份 | 发行人 | 27384032 | 2018年10月28日 | 2028年10月27日 |
| 15 | 39 | 西鹏物流 | 发行人 | 27386752 | 2018年11月21日 | 2028年11月20日 |
| 16 | 39 | 西鹏 | 发行人 | 27389375 | 2018年10月28日 | 2028年10月27日 |
| 17 | 43 |  | 发行人 | 43389864 | 2019年12月27日 | 2030年09月27日 |
| 18 | 28 |  | 发行人 | 43392141 | 2019年12月27日 | 2030年09月27日 |
| 19 | 25 |  | 发行人 | 43396764 | 2019年12月27日 | 2030年09月27日 |
| 20 | 24 |  | 发行人 | 43398799 | 2019年12月27日 | 2030年09月27日 |
| 21 | 21 |  | 发行人 | 43404256 | 2019年12月27日 | 2030年09月27日 |
| 22 | 19 |  | 发行人 | 43387191 | 2019年12月27日 | 2030年09月27日 |
| 23 | 18 |  | 发行人 | 43387198 | 2019年12月27日 | 2030年09月27日 |
| 24 | 12 |  | 发行人 | 43391465 | 2019年12月27日 | 2030年09月27日 |
| 25 | 5 |  | 发行人 | 43414004 | 2019年12月27日 | 2030年09月27日 |
| 26 | 3 |  | 发行人 | 43384105 | 2019年12月27日 | 2030年09月27日 |
| 27 | 2 |  | 发行人 | 43388418 | 2019年12月27日 | 2030年09月27日 |
| 28 | 1 |  | 发行人 | 43404059 | 2019年12月27日 | 2030年09月27日 |
| 29 | 10 |  | 发行人 | 43391491 | 2019年12月27日 | 2030年09月27日 |















| 序号 | 类别 | 商标 | 注册人 | 注册号 | 申请日期 | 有效期 |
|----|----|---|-----|----------|-------------|-------------|
| 30 | 17 |  | 发行人 | 43395471 | 2019年12月27日 | 2030年09月28日 |
| 31 | 45 |  | 发行人 | 43388339 | 2019年12月27日 | 2030年10月06日 |
| 32 | 44 |  | 发行人 | 43411444 | 2019年12月27日 | 2030年10月06日 |
| 33 | 42 |  | 发行人 | 43401435 | 2019年12月27日 | 2030年10月06日 |
| 34 | 41 |  | 发行人 | 43411670 | 2019年12月27日 | 2030年10月06日 |
| 35 | 39 |  | 发行人 | 43401467 | 2019年12月27日 | 2030年10月06日 |
| 36 | 36 |  | 发行人 | 43396344 | 2019年12月27日 | 2030年10月06日 |
| 37 | 34 |  | 发行人 | 43396394 | 2019年12月27日 | 2030年10月06日 |
| 38 | 27 |  | 发行人 | 43404194 | 2019年12月27日 | 2030年10月06日 |
| 39 | 23 |  | 发行人 | 43410583 | 2019年12月27日 | 2030年10月06日 |
| 40 | 22 |  | 发行人 | 43401485 | 2019年12月27日 | 2030年10月06日 |
| 41 | 16 |  | 发行人 | 43409932 | 2019年12月27日 | 2030年10月06日 |
| 42 | 13 |  | 发行人 | 43407424 | 2019年12月27日 | 2030年10月06日 |
| 43 | 9 |  | 发行人 | 43399801 | 2019年12月27日 | 2030年10月06日 |
| 44 | 8 |  | 发行人 | 43386865 | 2019年12月27日 | 2030年10月06日 |
| 45 | 7 |  | 发行人 | 43413981 | 2019年12月27日 | 2030年10月06日 |
| 46 | 6 |  | 发行人 | 43404007 | 2019年12月27日 | 2030年10月06日 |
| 47 | 4 |  | 发行人 | 43402157 | 2019年12月27日 | 2030年10月06日 |
| 48 | 26 |  | 发行人 | 43416414 | 2019年12月27日 | 2030年10月20日 |
| 49 | 33 |  | 发行人 | 43416358 | 2019年12月27日 | 2030年10月20日 |
| 50 | 14 |  | 发行人 | 43417488 | 2019年12月27日 | 2030年10月20日 |
| 51 | 15 |  | 发行人 | 43417477 | 2019年12月27日 | 2030年10月20日 |





















| 序号 | 类别 | 商标 | 注册人 | 注册号 | 申请日期 | 有效期 |
|----|----|---|-----|----------|-------------|-------------|
| 52 | 40 |  | 发行人 | 43395414 | 2019年12月27日 | 2030年11月27日 |
| 53 | 32 |  | 发行人 | 43410746 | 2019年12月27日 | 2030年11月27日 |
| 54 | 29 |  | 发行人 | 43392131 | 2019年12月27日 | 2030年11月27日 |
| 55 | 20 |  | 发行人 | 43404267 | 2019年12月27日 | 2030年11月27日 |
| 56 | 11 |  | 发行人 | 43403920 | 2019年12月27日 | 2030年11月27日 |
| 57 | 38 | SANYANGMA | 发行人 | 43402479 | 2019年12月27日 | 2030年09月27日 |
| 58 | 37 | SANYANGMA | 发行人 | 43383241 | 2019年12月27日 | 2030年09月27日 |
| 59 | 34 | SANYANGMA | 发行人 | 43396524 | 2019年12月27日 | 2030年09月27日 |
| 60 | 30 | SANYANGMA | 发行人 | 43404537 | 2019年12月27日 | 2030年09月27日 |
| 61 | 27 | SANYANGMA | 发行人 | 43399425 | 2019年12月27日 | 2030年09月27日 |
| 62 | 25 | SANYANGMA | 发行人 | 43390968 | 2019年12月27日 | 2030年09月27日 |
| 63 | 23 | SANYANGMA | 发行人 | 43396023 | 2019年12月27日 | 2030年09月27日 |
| 64 | 22 | SANYANGMA | 发行人 | 43400594 | 2019年12月27日 | 2030年09月27日 |
| 65 | 20 | SANYANGMA | 发行人 | 43383269 | 2019年12月27日 | 2030年09月27日 |
| 66 | 19 | SANYANGMA | 发行人 | 43400620 | 2019年12月27日 | 2030年09月27日 |
| 67 | 41 | SANYANGMA | 发行人 | 43396515 | 2019年12月27日 | 2030年09月27日 |
| 68 | 16 | SANYANGMA | 发行人 | 43396028 | 2019年12月27日 | 2030年09月27日 |
| 69 | 12 | SANYANGMA | 发行人 | 43398438 | 2019年12月27日 | 2030年09月27日 |
| 70 | 11 | SANYANGMA | 发行人 | 43391164 | 2019年12月27日 | 2030年09月27日 |
| 71 | 10 | SANYANGMA | 发行人 | 43393364 | 2019年12月27日 | 2030年09月27日 |
| 72 | 9 | SANYANGMA | 发行人 | 43382929 | 2019年12月27日 | 2030年09月27日 |
| 73 | 7 | SANYANGMA | 发行人 | 43388819 | 2019年12月27日 | 2030年09月27日 |















| 序号 | 类别 | 商标 | 注册人 | 注册号 | 申请日期 | 有效期 |
|----|----|-----------|-----|----------|-------------|-------------|
| 74 | 6 | SANYANGMA | 发行人 | 43398497 | 2019年12月27日 | 2030年09月27日 |
| 75 | 5 | SANYANGMA | 发行人 | 43398507 | 2019年12月27日 | 2030年09月27日 |
| 76 | 3 | SANYANGMA | 发行人 | 43387003 | 2019年12月27日 | 2030年09月27日 |
| 77 | 40 | SANYANGMA | 发行人 | 43413916 | 2019年12月27日 | 2030年10月06日 |
| 78 | 39 | SANYANGMA | 发行人 | 43405925 | 2019年12月27日 | 2030年10月06日 |
| 79 | 36 | SANYANGMA | 发行人 | 43410040 | 2019年12月27日 | 2030年10月06日 |
| 80 | 35 | SANYANGMA | 发行人 | 43404481 | 2019年12月27日 | 2030年10月06日 |
| 81 | 33 | SANYANGMA | 发行人 | 43384870 | 2019年12月27日 | 2030年10月06日 |
| 82 | 32 | SANYANGMA | 发行人 | 43403538 | 2019年12月27日 | 2030年10月06日 |
| 83 | 31 | SANYANGMA | 发行人 | 43404527 | 2019年12月27日 | 2030年10月06日 |
| 84 | 29 | SANYANGMA | 发行人 | 43412363 | 2019年12月27日 | 2030年10月06日 |
| 85 | 28 | SANYANGMA | 发行人 | 43412407 | 2019年12月27日 | 2030年10月06日 |
| 86 | 24 | SANYANGMA | 发行人 | 43412459 | 2019年12月27日 | 2030年10月06日 |
| 87 | 17 | SANYANGMA | 发行人 | 43410182 | 2019年12月27日 | 2030年10月06日 |
| 88 | 15 | SANYANGMA | 发行人 | 43412600 | 2019年12月27日 | 2030年10月06日 |
| 89 | 14 | SANYANGMA | 发行人 | 43412610 | 2019年12月27日 | 2030年10月06日 |
| 90 | 13 | SANYANGMA | 发行人 | 43412620 | 2019年12月27日 | 2030年10月06日 |
| 91 | 8 | SANYANGMA | 发行人 | 43414993 | 2019年12月27日 | 2030年10月06日 |
| 92 | 4 | SANYANGMA | 发行人 | 43404900 | 2019年12月27日 | 2030年10月06日 |
| 93 | 1 | SANYANGMA | 发行人 | 43415739 | 2019年12月27日 | 2030年10月06日 |
| 94 | 45 | SANYANGMA | 发行人 | 43414338 | 2019年12月27日 | 2030年10月06日 |
| 95 | 44 | SANYANGMA | 发行人 | 43410405 | 2019年12月27日 | 2030年10月06日 |

| 序号 | 类别 | 商标 | 注册人 | 注册号 | 申请日期 | 有效期 |
|-----|----|-----------|-----|----------|-------------|-------------|
| 96 | 43 | SANYANGMA | 发行人 | 43414359 | 2019年12月27日 | 2030年10月06日 |
| 97 | 42 | SANYANGMA | 发行人 | 43405888 | 2019年12月27日 | 2030年10月06日 |
| 98 | 18 | SANYANGMA | 发行人 | 43416837 | 2019年12月27日 | 2030年10月20日 |
| 99 | 26 | SANYANGMA | 发行人 | 43417535 | 2019年12月27日 | 2030年10月20日 |
| 100 | 21 | SANYANGMA | 发行人 | 43400602 | 2019年12月27日 | 2030年10月20日 |
| 101 | 2 | SANYANGMA | 发行人 | 43404918 | 2019年12月27日 | 2030年10月27日 |
| 102 | 45 | 三羊马 | 发行人 | 43393850 | 2019年12月27日 | 2030年09月27日 |
| 103 | 44 | 三羊马 | 发行人 | 43391698 | 2019年12月27日 | 2030年09月27日 |
| 104 | 43 | 三羊马 | 发行人 | 43398992 | 2019年12月27日 | 2030年09月27日 |
| 105 | 42 | 三羊马 | 发行人 | 43391219 | 2019年12月27日 | 2030年09月27日 |
| 106 | 1 | 三羊马 | 发行人 | 43399096 | 2019年12月27日 | 2030年09月27日 |
| 107 | 37 | 三羊马 | 发行人 | 43386613 | 2019年12月27日 | 2030年09月27日 |
| 108 | 36 | 三羊马 | 发行人 | 43395706 | 2019年12月27日 | 2030年09月27日 |
| 109 | 35 | 三羊马 | 发行人 | 43386627 | 2019年12月27日 | 2030年09月27日 |
| 110 | 39 | 三羊马 | 发行人 | 43391244 | 2019年12月27日 | 2030年09月27日 |
| 111 | 32 | 三羊马 | 发行人 | 43396070 | 2019年12月27日 | 2030年09月27日 |
| 112 | 31 | 三羊马 | 发行人 | 43391308 | 2019年12月27日 | 2030年09月27日 |
| 113 | 30 | 三羊马 | 发行人 | 43391721 | 2019年12月27日 | 2030年09月27日 |
| 114 | 28 | 三羊马 | 发行人 | 43391751 | 2019年12月27日 | 2030年09月27日 |
| 115 | 27 | 三羊马 | 发行人 | 43399946 | 2019年12月27日 | 2030年09月27日 |
| 116 | 26 | 三羊马 | 发行人 | 43386636 | 2019年12月27日 | 2030年09月27日 |
| 117 | 25 | 三羊马 | 发行人 | 43396661 | 2019年12月27日 | 2030年09月27日 |

| 序号 | 类别 | 商标 | 注册人 | 注册号 | 申请日期 | 有效期 |
|-----|----|-----|-----|----------|-------------|-------------|
| 118 | 23 | 三羊马 | 发行人 | 43384048 | 2019年12月27日 | 2030年09月27日 |
| 119 | 22 | 三羊马 | 发行人 | 43387557 | 2019年12月27日 | 2030年09月27日 |
| 120 | 21 | 三羊马 | 发行人 | 43399995 | 2019年12月27日 | 2030年09月27日 |
| 121 | 18 | 三羊马 | 发行人 | 43400017 | 2019年12月27日 | 2030年09月27日 |
| 122 | 17 | 三羊马 | 发行人 | 43400845 | 2019年12月27日 | 2030年09月27日 |
| 123 | 16 | 三羊马 | 发行人 | 43400851 | 2019年12月27日 | 2030年09月27日 |
| 124 | 15 | 三羊马 | 发行人 | 43390571 | 2019年12月27日 | 2030年09月27日 |
| 125 | 14 | 三羊马 | 发行人 | 43390578 | 2019年12月27日 | 2030年09月27日 |
| 126 | 13 | 三羊马 | 发行人 | 43390598 | 2019年12月27日 | 2030年09月27日 |
| 127 | 8 | 三羊马 | 发行人 | 43399047 | 2019年12月27日 | 2030年09月27日 |
| 128 | 3 | 三羊马 | 发行人 | 43399083 | 2019年12月27日 | 2030年09月27日 |
| 129 | 6 | 三羊马 | 发行人 | 43399062 | 2019年12月27日 | 2030年09月27日 |
| 130 | 12 | 三羊马 | 发行人 | 43409446 | 2019年12月27日 | 2030年10月20日 |
| 131 | 11 | 三羊马 | 发行人 | 43398598 | 2019年12月27日 | 2030年10月06日 |
| 132 | 10 | 三羊马 | 发行人 | 43405274 | 2019年12月27日 | 2030年10月06日 |
| 133 | 9 | 三羊马 | 发行人 | 43413099 | 2019年12月27日 | 2030年10月06日 |
| 134 | 7 | 三羊马 | 发行人 | 43405327 | 2019年12月27日 | 2030年10月06日 |
| 135 | 4 | 三羊马 | 发行人 | 43405348 | 2019年12月27日 | 2030年10月06日 |
| 136 | 2 | 三羊马 | 发行人 | 43413175 | 2019年12月27日 | 2030年10月06日 |
| 137 | 41 | 三羊马 | 发行人 | 43401582 | 2019年12月27日 | 2030年10月06日 |
| 138 | 40 | 三羊马 | 发行人 | 43415488 | 2019年12月27日 | 2030年10月06日 |
| 139 | 38 | 三羊马 | 发行人 | 43412826 | 2019年12月27日 | 2030年10月06日 |

| 序号 | 类别 | 商标 | 注册人 | 注册号 | 申请日期 | 有效期 |
|-----|----|---|-----|----------|-------------|-------------|
| 140 | 34 | 三羊马 | 发行人 | 43405039 | 2019年12月27日 | 2030年10月06日 |
| 141 | 33 | 三羊马 | 发行人 | 43414683 | 2019年12月27日 | 2030年10月06日 |
| 142 | 24 | 三羊马 | 发行人 | 43400921 | 2019年12月27日 | 2030年10月06日 |
| 143 | 20 | 三羊马 | 发行人 | 43396695 | 2019年12月27日 | 2030年10月06日 |
| 144 | 19 | 三羊马 | 发行人 | 43387576 | 2019年12月27日 | 2030年10月06日 |
| 145 | 5 | 三羊马 | 发行人 | 43414609 | 2019年12月27日 | 2030年10月20日 |
| 146 | 29 | 三羊马 | 发行人 | 43410281 | 2019年12月27日 | 2030年12月13日 |
| 147 | 37 |  | 发行人 | 43385703 | 2019年12月27日 | 2030年12月13日 |
| 148 | 31 |  | 发行人 | 43400411 | 2019年12月27日 | 2030年12月06日 |
| 149 | 30 |  | 发行人 | 43398744 | 2019年12月27日 | 2030年12月06日 |
| 150 | 45 |  | 发行人 | 48151945 | 2021年3月7日 | 2031年3月6日 |
| 151 | 44 |  | 发行人 | 48126708 | 2021年3月7日 | 2031年3月6日 |
| 152 | 43 |  | 发行人 | 48139821 | 2021年3月7日 | 2031年3月6日 |
| 153 | 42 |  | 发行人 | 48148534 | 2021年3月7日 | 2031年3月6日 |
| 154 | 41 |  | 发行人 | 48139836 | 2021年3月7日 | 2031年3月6日 |
| 155 | 40 |  | 发行人 | 48148548 | 2021年3月7日 | 2031年3月6日 |
| 156 | 39 |  | 发行人 | 48134933 | 2021年3月7日 | 2031年3月6日 |
| 157 | 38 |  | 发行人 | 48134532 | 2021年3月7日 | 2031年3月6日 |
| 158 | 37 |  | 发行人 | 48154990 | 2021年3月7日 | 2031年3月6日 |
| 159 | 36 |  | 发行人 | 48156091 | 2021年3月7日 | 2031年3月6日 |
| 160 | 35 |  | 发行人 | 48139659 | 2021年3月7日 | 2031年3月6日 |

| 序号 | 类别 | 商标 | 注册人 | 注册号 | 申请日期 | 有效期 |
|-----|----|---|-----|----------|-----------|-----------|
| 161 | 34 |  | 发行人 | 48139672 | 2021年3月7日 | 2031年3月6日 |
| 162 | 33 |  | 发行人 | 48156113 | 2021年3月7日 | 2031年3月6日 |
| 163 | 32 |  | 发行人 | 48134562 | 2021年3月7日 | 2031年3月6日 |
| 164 | 31 |  | 发行人 | 48156121 | 2021年3月7日 | 2031年3月6日 |
| 165 | 30 |  | 发行人 | 48127098 | 2021年3月7日 | 2031年3月6日 |
| 166 | 29 |  | 发行人 | 48136565 | 2021年3月7日 | 2031年3月6日 |
| 167 | 28 |  | 发行人 | 48127107 | 2021年3月7日 | 2031年3月6日 |
| 168 | 27 |  | 发行人 | 48127109 | 2021年3月7日 | 2031年3月6日 |
| 169 | 26 |  | 发行人 | 48139705 | 2021年3月7日 | 2031年3月6日 |
| 170 | 25 |  | 发行人 | 48127118 | 2021年3月7日 | 2031年3月6日 |
| 171 | 24 |  | 发行人 | 48127122 | 2021年3月7日 | 2031年3月6日 |
| 172 | 23 |  | 发行人 | 48142503 | 2021年3月7日 | 2031年3月6日 |
| 173 | 22 |  | 发行人 | 48142509 | 2021年3月7日 | 2031年3月6日 |
| 174 | 21 |  | 发行人 | 48132209 | 2021年3月7日 | 2031年3月6日 |
| 175 | 20 |  | 发行人 | 48152028 | 2021年3月7日 | 2031年3月6日 |
| 176 | 19 |  | 发行人 | 48141121 | 2021年3月7日 | 2031年3月6日 |
| 177 | 18 |  | 发行人 | 48157647 | 2021年3月7日 | 2031年3月6日 |
| 178 | 17 |  | 发行人 | 48131412 | 2021年3月7日 | 2031年3月6日 |
| 179 | 16 |  | 发行人 | 48150815 | 2021年3月7日 | 2031年3月6日 |
| 180 | 15 |  | 发行人 | 48125901 | 2021年3月7日 | 2031年3月6日 |

| 序号 | 类别 | 商标 | 注册人 | 注册号 | 申请日期 | 有效期 |
|-----|----|---|-----|----------|-----------|-----------|
| 181 | 14 |  | 发行人 | 48130468 | 2021年3月7日 | 2031年3月6日 |
| 182 | 13 |  | 发行人 | 48130472 | 2021年3月7日 | 2031年3月6日 |
| 183 | 12 |  | 发行人 | 48155018 | 2021年3月7日 | 2031年3月6日 |
| 184 | 11 |  | 发行人 | 48141160 | 2021年3月7日 | 2031年3月6日 |
| 185 | 10 |  | 发行人 | 48135658 | 2021年3月7日 | 2031年3月6日 |
| 186 | 9 |  | 发行人 | 48131946 | 2021年3月7日 | 2031年3月6日 |
| 187 | 8 |  | 发行人 | 48142575 | 2021年3月7日 | 2031年3月6日 |
| 188 | 7 |  | 发行人 | 48131956 | 2021年3月7日 | 2031年3月6日 |
| 189 | 6 |  | 发行人 | 48156525 | 2021年3月7日 | 2031年3月6日 |
| 190 | 5 |  | 发行人 | 48141700 | 2021年3月7日 | 2031年3月6日 |
| 191 | 4 |  | 发行人 | 48128861 | 2021年3月7日 | 2031年3月6日 |
| 192 | 3 |  | 发行人 | 48136586 | 2021年3月7日 | 2031年3月6日 |
| 193 | 2 |  | 发行人 | 48147287 | 2021年3月7日 | 2031年3月6日 |
| 194 | 1 |  | 发行人 | 48127455 | 2021年3月7日 | 2031年3月6日 |

除上述已注册商标外，发行人被许可使用商标情况如下：

2019年12月16日，公司与中集国际物流有限公司签订《商标使用授权许可协议》，双方约定将第39类文字商标“中集”（注册号：971633）和“cncc”（注册号：971632）授权许可给公司使用，许可费用共计35万元，许可期限为2020年1月1日至2021年12月31日。同日，该商标其他共有人北京中集华通物流有限公司、北京南方中集投资管理有限公司出具《商标使用授权书》，对该次授权予以认可。

3、专利和非专利技术情况

截至本招股说明书签署日，公司未拥有任何专利或非专利技术。

4、计算机软件著作权

| 序号 | 软件名称 | 登记号 | 著作权人 | 权利范围 | 首次发表日 | 登记日 | 取得方式 |
|----|---------------------------|---------------|------|------|-------------|-------------|------|
| 1 | 中集汽车物流财务结算系统 V1.0 | 2017SR006984 | 发行人 | 全部权利 | 2016年10月21日 | 2017年1月9日 | 原始取得 |
| 2 | 中集汽车物流车辆在途实时监控系 统 V1.0 | 2017SR007113 | 发行人 | 全部权利 | 2016年9月15日 | 2017年1月9日 | 原始取得 |
| 3 | 中集汽车物流公路运输装车调度系 统 V1.0 | 2017SR006992 | 发行人 | 全部权利 | 2016年9月19日 | 2019年1月9日 | 原始取得 |
| 4 | 中集汽车物流库房管理系统 V1.0 | 2017SR006997 | 发行人 | 全部权利 | 2016年9月16日 | 2017年1月9日 | 原始取得 |
| 5 | 中集汽车物流运输信息综合查询系 统 V1.0 | 2017SR007458 | 发行人 | 全部权利 | 2016年10月18日 | 2017年1月9日 | 原始取得 |
| 6 | 中集物流铁路运输装车调度系统 | 2016SR341389 | 发行人 | 全部权利 | 2016年8月25日 | 2016年11月26日 | 原始取得 |
| 7 | 天权星供应链管理系统 | 2020SR0315648 | 发行人 | 全部权利 | 未发表 | 2020年4月8日 | 原始取得 |

公司是一家主要为汽车、快速消费品行业提供多式联运综合服务的专业物流服务商。多式联运业的发展与信息技术的发展相辅相成，通过信息化建设，可以降低货运行业的管理成本、提升服务的质量，尤其是建立电子物流信息系统，实现物流信息资源共享、合理配置和优势重组，达到路线设计及成本最优化更是同业企业信息建设的核心。公司一直专注于物流信息系统建设，从而开发上述系统形成具有自主知识产权的物流运输管理体系。

5、域名

| 序号 | 域名 | 权利人 | 注册日 | 到期日 |
|----|------------------|-----|-------------|-------------|
| 1 | Beibeiche.cn | 发行人 | 2014年12月18日 | 2022年12月18日 |
| 2 | Beibeiche.com.cn | 发行人 | 2014年12月18日 | 2022年12月18日 |
| 3 | Beicheche.cn | 发行人 | 2014年12月18日 | 2022年12月18日 |

| 序号 | 域名 | 权利人 | 注册日 | 到期日 |
|----|---------------------------|-----|-------------|-------------|
| 4 | Beicheche.com.cn | 发行人 | 2014年12月18日 | 2022年12月18日 |
| 5 | Beicheche.com | 发行人 | 2014年12月18日 | 2022年12月18日 |
| 6 | Chebeiche.cn | 发行人 | 2014年12月18日 | 2022年12月18日 |
| 7 | Chebeiche.com.cn | 发行人 | 2014年12月18日 | 2022年12月18日 |
| 8 | Chebeiche.com | 发行人 | 2014年12月18日 | 2022年12月18日 |
| 9 | 背背车.com | 发行人 | 2014年12月18日 | 2022年12月18日 |
| 10 | 背车车.com | 发行人 | 2014年12月18日 | 2022年12月18日 |
| 11 | 车背车.com | 发行人 | 2014年12月18日 | 2022年12月18日 |
| 12 | sanyangma.cn | 发行人 | 2019年12月26日 | 2021年12月26日 |
| 13 | sanyangma.com.cn | 发行人 | 2019年12月26日 | 2021年12月26日 |
| 14 | sanyangma.com | 发行人 | 2019年12月26日 | 2021年12月26日 |
| 15 | sanyangmagroup.cn | 发行人 | 2019年12月26日 | 2021年12月26日 |
| 16 | sanyangmagroup.com.cn | 发行人 | 2019年12月26日 | 2021年12月26日 |
| 17 | sanyangmagroup.com | 发行人 | 2019年12月26日 | 2021年12月26日 |
| 18 | sanyangmaholdings.cn | 发行人 | 2019年12月26日 | 2021年12月26日 |
| 19 | sanyangmaholdings.com.cn | 发行人 | 2019年12月26日 | 2021年12月26日 |
| 20 | sanyangmaholdings.com | 发行人 | 2019年12月26日 | 2021年12月26日 |
| 21 | sanyangmalogistics.cn | 发行人 | 2019年12月26日 | 2021年12月26日 |
| 22 | sanyangmalogistics.com.cn | 发行人 | 2019年12月26日 | 2021年12月26日 |
| 23 | sanyangmalogistics.com | 发行人 | 2019年12月26日 | 2021年12月26日 |
| 24 | symgroup.cn | 发行人 | 2019年12月26日 | 2021年12月26日 |
| 25 | symgroup.com.cn | 发行人 | 2019年12月26日 | 2021年12月26日 |
| 26 | symholdings.cn | 发行人 | 2019年12月26日 | 2021年12月26日 |
| 27 | symholdings.com.cn | 发行人 | 2019年12月26日 | 2021年12月26日 |
| 28 | symholdings.com | 发行人 | 2019年12月26日 | 2021年12月26日 |
| 29 | symlogistics.cn | 发行人 | 2019年12月26日 | 2021年12月26日 |
| 30 | symlogistics.com.cn | 发行人 | 2019年12月26日 | 2021年12月26日 |
| 31 | symwl.cn | 发行人 | 2019年12月26日 | 2021年12月26日 |
| 32 | symwl.com.cn | 发行人 | 2019年12月26日 | 2021年12月26日 |
| 33 | 三羊马.cn | 发行人 | 2019年12月26日 | 2021年12月26日 |
| 34 | 三羊马.com | 发行人 | 2019年12月26日 | 2021年12月26日 |
| 35 | 三羊马.中国 | 发行人 | 2019年12月26日 | 2021年12月26日 |

| 序号 | 域名 | 权利人 | 注册日 | 到期日 |
|----|-----------|-----|-------------|-------------|
| 36 | 三羊马股份.cn | 发行人 | 2019年12月26日 | 2021年12月26日 |
| 37 | 三羊马股份.com | 发行人 | 2019年12月26日 | 2021年12月26日 |
| 38 | 三羊马股份.中国 | 发行人 | 2019年12月26日 | 2021年12月26日 |
| 39 | 三羊马集团.cn | 发行人 | 2019年12月26日 | 2021年12月26日 |
| 40 | 三羊马集团.com | 发行人 | 2019年12月26日 | 2021年12月26日 |
| 41 | 三羊马集团.中国 | 发行人 | 2019年12月26日 | 2021年12月26日 |
| 42 | 三羊马物流.cn | 发行人 | 2019年12月26日 | 2021年12月26日 |
| 43 | 三羊马物流.com | 发行人 | 2019年12月26日 | 2021年12月26日 |
| 44 | 三羊马物流.中国 | 发行人 | 2019年12月26日 | 2021年12月26日 |

发行人所拥有的商标、软件著作权、域名，皆是由发行人自己注册或独立研发，皆为发行人单独所有。报告期内，发行人未就其所有商标、软件著作权、域名与发行人控股股东及实际控制人、股东、董事、监事、高级管理人员以及其他关联方、非关联方签订权利共有、使用权共用的相关合同，也未就发行人的商标、软件著作权、域名产生任何诉讼或纠纷。

七、发行人业务经营许可及特许经营权

（一）业务经营许可

发行人主营业务为通过公铁联运方式为汽车行业和啤酒、饮料、洗涤用品等非汽车行业提供综合物流服务。发行人目前正在从事的生产经营项目需要办理的事前审批手续为：①办理中华人民共和国道路运输经营许可证，取得普货运输许可资质；②办理食品经营许可证，取得餐饮服务许可资质。为此，发行人已经办理了以上事前审批程序，并取得了相关许可证书。除上述事项须履行事前审批程序外，发行人在经营范围内不再需要其他的事前审批程序，亦不存在特许经营要求。

截至本招股说明书签署日，发行人及子公司拥有的业务资质如下：

| 序号 | 权利人 | 核发机关 | 资质证书 | 编号 | 有效期/生效期 | 颁发机构 |
|----|-----|------------------|--------|---------------------|---------------------|--------------|
| 1 | 发行人 | 中华人民共和国道路运输经营许可证 | 普通货运 | 渝交运管许可字500106109579 | 2019年1月7日至2023年1月7日 | 重庆市沙坪坝区交通委员会 |
| 2 | 发行人 | 食品经营许可 | 热食类食品制 | JY35001060057722 | 2020年4月 | 重庆市沙 |

| 序号 | 权利人 | 核发机关 | 资质证书 | 编号 | 有效期/生效期 | 颁发机构 |
|----|------|------------------|---------------------------|-----------------------|-----------------------|--------------|
| | | 证 | 售 | | 14日至2022年7月6日 | 坪坝区市场监督管理局 |
| 3 | 发行人 | 重庆市停车场备案登记证 | 配建停车场（室内） | 渝沙配建（室内）-0000312 | 2016年5月25日 | 重庆市沙坪坝区城市管理局 |
| 4 | 发行人 | 重庆市停车场备案登记证 | 公共停车场（室外） | 渝沙临时（室外）-0003430 | 2019年12月9日 | 重庆市沙坪坝区城市管理局 |
| 5 | 新津红祥 | 中华人民共和国道路运输经营许可证 | null，道路普通货物运输，货物专用运输（集装箱） | 川交运管许可成字510132001113号 | 2020年6月2日至2024年5月28日 | 新津县行政审批局 |
| 6 | 定州铁达 | 中华人民共和国道路运输经营许可证 | 货物专用运输（集装箱），道路普通货物运输 | 冀交运管许可保字130682301499号 | 2018年12月4日至2022年12月3日 | 定州市运输管理站 |

公司已获得了从事本公司业务所需要的资质，主营业务符合登记的经营围，不存在超越资质、经营范围的情况，符合有关法律、法规和规范性文件的规定，不存在使用过期资质的情况。

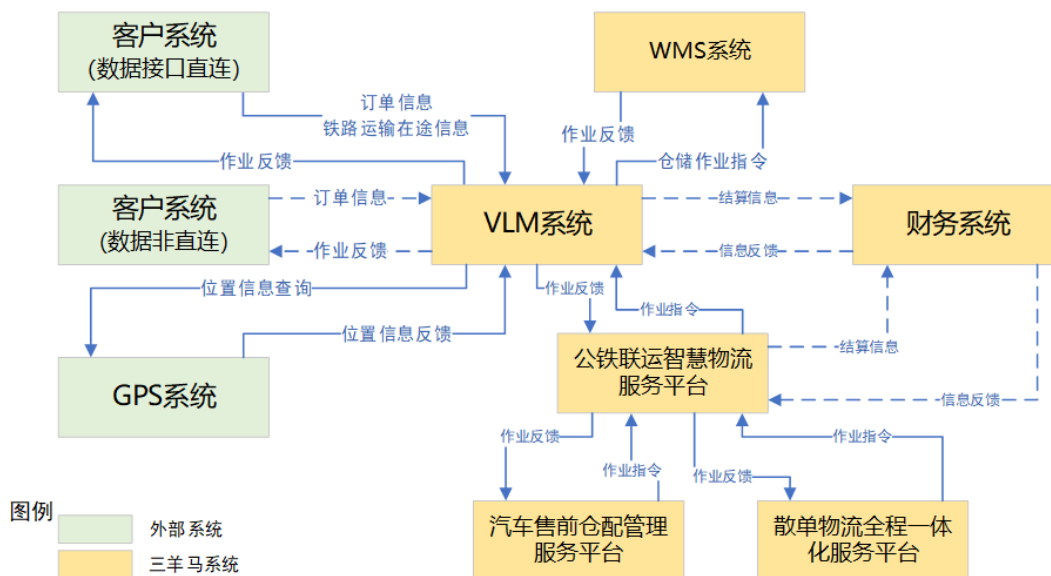
（二）特许经营权情况

公司不存在特许经营权情况。

八、发行人的技术水平及其研发情况

（一）发行人主要技术情况

公司将信息技术与多年物流行业经验紧密结合，结合自身生产业务需求自主开发物流信息化平台VLM，该系统可对接中铁特货OTD、铁路TMS、公路GPS和仓储WMS等外部信息系统。实现了物流过程信息采集的自动化，能够为客户提供准确及时全程跟踪信息。VLM除实现与外部客户系统的对接外，还负责公司内部其他系统模块的对接，具体情况如下：



公司拥有的部分核心技术情况如下：

| 序号 | 核心技术 | 创新类型或获奖情况 | 对应已取得专利、非专利技术、软件著作权名称 | 详细说明 | 应用阶段 |
|----|-----------------|--|-----------------------|--|--|
| 1 | 财务结算系统 V1.0 | 计算机软件著作权,中国物流与采购联合会汽车物流分会 2014 年度汽车物流创新奖 | 软著登字第 1592268 号 | 财务结算系统从用户的实际需求出发，是一款针对资金来源多，信息复杂等客观情况，在实用、简便、易用的原则下，推出的财务资金结算系统，从而使资金得以有序有效地管理和应用。并且该软件传输的所有数据都是加密传输，免除了数据被盗的风险，保障用户使用的安全。兼容所有 Windows (Win7/Win8) 系统，无需安装，纯绿色软件 | 持续升级至 VLM 商品车公铁联运物流信息系统 (3.0)，处于全面应用阶段 |
| 2 | 车辆在途实时监控 V1.0 | 计算机软件著作权,中国物流与采购联合会汽车物流分会 2014 年度汽车物流创新奖 | 软著登字第 1592397 号 | 车辆在途实时监控系统是专门面向物流集团设计开发的实时监控系统。系统充分考虑了物流企业的实际需求，开发了多种车辆行驶数据分析表格，改变了传统月底由人工分析报表的历史，真正实现了企业车队现代化的管理，该系统适合于物流运输、出租、公交、客运、石油等多个行业。该系统利用数据库进行编程，系统结构由程序基本确定，大量的参数及文本内容全部放于数据库中。修改、更新数据只要在数据库进行修改添加，而不需要对系统结构进行修改，这样系统维护性、升级十分方便 | 持续升级至 VLM 商品车公铁联运物流信息系统 (3.0)，处于全面应用阶段 |
| 3 | 公路运输调度装车系统 V1.0 | 计算机软件著作权,中国物流与采购联合会汽车物流分会 2014 年度汽车物流创新 | 软著登字第 1592276 号 | 公路运输调度装车系统，是一款专业进行各种物流管理的，调度的控制系统，用户能够通过系统进行相关资料维护，订单管理，调度管理，计费管理等相关操作，同时可以进行物流单的查询，用户可以进行物流订单的查看，可以查看车主资料，托运商等详细的信息，同时能够进行发车确认，重点卸货， | 持续升级至 VLM 商品车公铁联运物流信息系统 (3.0)，处于全面 |

| 序号 | 核心技术 | 创新类型或 获奖情况 | 对应已取得 专利、非专利 技术、软件著 作权名称 | 详细说明 | 应用阶段 |
|----|------------------------|--|-----------------------------------|--|---------------------------------------|
| | | 奖 | | 任务完成等一系列的调度控制工作，功能强大实用 | 应用阶段 |
| 4 | 库房管理系统 V1.0 | 计算机软件著作权,中国物流与采购联合会汽车物流分会 2014 年度汽车物流创新奖 | 软著登字第 1592281 号 | 库房管理系统是一款通用性极强的仓库及货物管理系统。该系统软件界面直观、操作简单，支持界面风格自定义、支持多种数据格式的导入/导出操作，多种安全访问控制机制，同时支持单机和网络环境。其人性化的软件流程，使普通用户不需培训也能很快掌握软件操作使用方法，上手极易。是企业提升形象、加强管理的得力助手 | 持续升级至 VLM 商品车公铁联运物流信息系统（3.0），处于全面应用阶段 |
| 5 | 运输信息综合查询系统 V1.0 | 计算机软件著作权,中国物流与采购联合会汽车物流分会 2014 年度汽车物流创新奖 | 软著登字第 1592742 号 | 运输信息综合查询系统是一款专门针对物流信息进行查询的系统。随着互联网技术的发展，人们的消费方式也随之变化，物流运输在人们生活中的地位越来越重要。物流运输信息查询系统就是一款随时随地都能帮助人们了解物流信息的系统，使人们的生活越来越边界。同时其功能强大，操作简单，非常实用 | 持续升级至 VLM 商品车公铁联运物流信息系统（3.0），处于全面应用阶段 |
| 6 | 铁路运输装车调度系统 V1.0 | 计算机软件著作权,中国物流与采购联合会汽车物流分会 2014 年度汽车物流创新奖 | 软著登字第 1520005 号 | 铁路运输装车调度系统是为满足国铁不同运输组织模式的需要而研发的一款软件系统。该系统主要负责铁路局管内货流、车辆组织和车流调整，并按阶段均衡地完成铁道部下达的车辆调整计划，经济合理地使用机车车辆，充分利用通过能力及运输设备，挖掘运输潜力，提供运输效率 | 持续升级至 VLM 商品车公铁联运物流信息系统（3.0），处于全面应用阶段 |
| 7 | 公铁联运智慧物流服务平台 | 商业秘密 | -- | “公铁联运智慧物流服务平台”项目，通过搭建 VLM 商品车公铁联运管理平台、“五木通”汽车售前仓配管理服务平台、“背车车”互联网物流服务平台三个子平台，分别为不同的整车行业细分市场提供服务，项目建设重点是公司最具优势的公铁联运物流体系 | 全面应用阶段 |
| 8 | VLM 商品车公铁联运物流信息系统（2.0） | 中国物流与采购联合会汽车物流分会 2016 年度汽车物流行业创新奖 | -- | VLM 商品车公铁联运物流信息系统 2.0（以下简称 VLM2.0 系统），属于网络信息技术领域的实际应用案例，系统采用现有的主流的开发框架，包括.net mvc,asp.net,spring mvc 等，组网架构不仅包括 b/s,同时也包括 c/s。 VLM2.0 系统可实时向全国办事处、发运基地发布主机厂指令，生产计划调度指令，并根据全国库存情况进行二转业务调度。 VLM 2.0 系统在 1.0 的基础上，进行精准化升级，同时在某些流程上最大限度的提升操作效率，减少或者直接用技术手段规避错误的发生。 | 持续升级至 VLM 商品车公铁联运物流信息系统（3.0） |

| 序号 | 核心技术 | 创新类型或 获奖情况 | 对应已取得 专利、非专利 技术、软件著 作权名称 | 详细说明 | 应用阶段 |
|----|-----------------------------------|---|-----------------------------------|--|------------------------------|
| 9 | 汽车物流公 铁联运一体 化管理平台 系统 3.0 | 中国物流与 采购联合会 汽车物流分 会 2009 年度 汽车物流创 新奖 | -- | 汽车物流公铁联运一体化管理平台是为建立汽车整车物流环节中铁路运输与公路运输两环节的互联互通而开发的信息管理系统。通过该系统实现了覆盖汽车整车公铁联运全程物流环节（整车制造厂——公路运输——铁路运输——公路运输——汽车经销商）的信息交换功能。 | 持续升级至 VLM 商品车公铁联运物流信息系统（3.0） |

公司现有核心技术已基本覆盖公司主营业务的开展范围，主要业务流程均已纳入信息系统统一管理，由信息化技术提供相应的技术支持。

（二）发行人报告期研发投入情况

报告期内，公司的研发投入主要为与物流业务相关的信息技术开发。公司下设研发中心，由信息部主导开展研发工作，研发项目组根据行业技术的发展方向进行前瞻性技术研究，为公司的长远发展提供技术储备。

报告期内，公司的研发支出具体如下表所示：

单位：元

| 项目 | 2021 年 1-6 月 | 2020 年度 | 2019 年度 | 2018 年度 |
|------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| 研发支出 | 842,592.25 | 3,194,473.47 | 2,469,239.58 | 1,675,904.21 |
| 营业收入 | 471,262,157.59 | 867,402,606.03 | 919,864,695.11 | 829,163,204.67 |
| 占比 | 0.179% | 0.368% | 0.268% | 0.202% |

九、发行人境外生产经营情况

报告期内，发行人不存在境外经营活动，未拥有境外资产。

十、发行人环保、安全生产和质量控制情况

（一）环境保护情况

发行人主要从事物流业务，属于服务业，自身不涉及实物产品的生产或加工，发行人的经营场所主要用于车辆及货物的发运与仓储，因此其经营活动造成的环境污染很小。公司开展经营活动中产生的主要污染物为废水、固体废物、废气和噪声等，对于这些污染物主要采取下述防治方案：

1、废水处理

公司排放的废水主要是生活用污水，生活废水由操作人员采取生化池处理措施后通过市政污水管网排放至污水处。

2、固废处理

公司固体废物较少，主要为生活垃圾，生活垃圾经袋装后集中收集，由环卫部门统一清运处理。

3、废气和噪声处理

公司自有车辆在生产运营过程会产生废气及噪音，为避免汽车尾气排放及噪音对环境带来的不利影响，公司采取的具体措施和对策如下：（1）采购符合污染物排放标准的专用车辆；（2）定期对车辆进行维修保养，确保排放达标。

（二）安全生产情况

发行人属于物流企业，为保证安全生产，降低发行人安全生产损失，同时为保证外协公路运力及物流辅助服务提供商的服务质量，发行人制定了一系列管控制度，主要包括《供应商管理办法》、《安全管理规定》、《公路拖挂车管理制度》、《快消品物流管理制度》、《生产流程管理制度》、《在用车运输安全管理规定》、《整车库房管理制度》、《质量管理和安全生产管理制度》。

发行人安全工作坚持预防为主的方针，通过计划、规范、培训、管理、控制和奖罚相结合的措施，在汽车物流质量管理、汽车物流安全生产和日常安全管理中，稳步推进和完善健全质量管理体系、规范外协服务商的质量安全职责、明确物流事故安全责任等工作，达到提升汽车物流质量管理水平和防控安全生产事故的经营目标。在项目实施过程中，由安全部牵头，建立对供应商的安全生产进行规范和管理。对严重违反安全生产质量管理的供应商，安全部可以执行一票否决制否决其供应商资格，各基地、办事处配合安全部对供应商的安全生产、日常作业进行质量监督和质量指导。

发行人现已经建立起完善的安全生产管理流程和具体操作条例，对运输过程中的车辆和工作人员履行了保管或监管的责任。根据发行人安全生产主管部门出具的合规证明以及对安全生产主管部门官方网站的查询记录，发行人报告期内业

务开展过程中未发生过重大安全生产事故，不存在因违反安全生产方面的法律法规及规范性文件的规定而受到行政处罚的情况。

（三）质量控制情况

2018年11月5日，发行人取得中国质量认证中心核发的质量管理体系认证证书（证书编号：00118Q311430R0M/5000），认定发行人建立的质量管理体系符合标准：GB/T 19001-2016/ISO 9001:2005，通过认证范围：乘用车、商用车陆路运输和仓储服务。证书有效期至2021年11月4日。

公司质量控制的高水平得到了客户认可，公司曾获得百威英博“最佳物流供应商”、中国物流与采购联合会汽车物流分会“汽车物流行业十年突出贡献企业”等多项荣誉。报告期内公司未发生重大质量纠纷，亦未因质量纠纷产生重大诉讼、仲裁等事项。

第七节 同业竞争与关联交易

一、发行人独立运营情况

（一）资产完整

公司是由有限公司整体变更设立而来，承继了有限公司全部资产。公司具备与经营有关的业务体系及主要相关资产，具有独立的采购和销售系统。公司资产权属清晰、完整，不存在对实际控制人以及实际控制人控制的其他企业的依赖情况，不存在资金或其他资产被实际控制人及其控制的其他企业占用而损害公司利益的情况。

（二）人员独立

公司的总经理、副总经理、财务总监、董事会秘书等高级管理人员和财务人员均专职在公司工作并在公司领取薪酬，没有在控股股东、实际控制人及其控制的其他企业中担任除董事、监事以外的其他职务，也未领取薪酬。公司严格执行有关的工资制度，独立发放员工工资。公司的财务人员不存在在控股股东、实际控制人及其控制的其他企业中兼职的情况。

（三）财务独立

公司拥有独立的财务部门，建立了独立的财务核算体系，能够独立作出财务决策。公司根据现行会计制度及相关法规、条例，结合公司实际情况制定了具有规范的财务会计制度和对分公司、子公司的财务管理制度。公司独立开设银行账户，未与控股股东、实际控制人及其控制的其他企业共用银行账户。

（四）机构独立

公司建立了股东大会、董事会、监事会以及独立董事制度，形成了有效的法人治理结构。在内部机构设置上，公司建立了适应自身发展需要的组织机构，明确了各机构职能，定员定岗，并制定了相应的内部管理与控制制度。公司各职能部门均独立履行其职能，独立开展业务活动，与控股股东、实际控制人及其控制的企业间不存在合署办公、机构混同情形。

（五）业务独立

公司拥有独立的完整的业务体系，具有面向市场自主经营的能力，业务独立于控股股东、实际控制人及其控制的其他企业，与控股股东、实际控制人及其控制的其他企业间不存在对发行人构成重大不利影响的同业竞争，以及严重影响独立性或者显失公平的关联交易。

经核查，保荐机构认为：发行人具有完整的业务体系和直接面向市场独立经营的能力；发行人资产、人员、财务、机构、业务均独立于控股股东、实际控制人及其关联方；发行人关于独立性的披露真实、准确、完整。

二、发行人同业竞争情况

（一）发行人与控股股东、实际控制人及其控制的其他企业不存在同业竞争情况

发行人控股股东及实际控制人邱红阳除持有公司的股份外，对外投资并控制的其他企业为阳刚建筑。

阳刚建筑主要从事建筑工程施工，与发行人不存在同业竞争情形。阳刚建筑基本情况详见本招股说明书“第五节 发行人基本情况”之“七、（三）控股股东及实际控制人控制的其他企业”。

除上述情况外，发行的控股股东、实际控制人不存在其他控制的企业，也不存在以任何形式直接和间接从事与公司相同或相似的业务。

（二）发行人与控股股东、实际控制人近亲属控制的企业不存在同业竞争的情形

截至本招股说明书签署日，发行人控股股东、实际控制人邱红阳的近亲属对外投资并控制的企业情况如下：

| 序号 | 公司名称 | 目前或曾经的关联关系 | 主营业务 | 备注 |
|----|---------------|-------------|----------|---|
| 1 | 海南宜人房地产开发有限公司 | 邱红刚持股50.00% | 房地产开发及销售 | 2020年8月12日邱红阳将其持有的全部33.30%股权转让给邱红刚后，邱红刚合计持股50.00% |

| 序号 | 公司名称 | 目前或曾经的关联关系 | 主营业务 | 备注 |
|----|--------------|-------------|-----------|----|
| 2 | 重庆博顿美锦酒店有限公司 | 邱红刚持股80.00% | 酒店住宿及餐饮服务 | |

发行人与控股股东、实际控制人近亲属所控制的企业情况如上表所示，上述企业主营业务均不存在与发行人从事相同或相近业务的情形，与发行人之间不存在同业竞争的情况。

（三）控股股东及实际控制人出具的避免同业竞争的承诺

为避免损害本公司及其他股东权利，发行人控股股东、实际控制人邱红阳已出具《关于避免同业竞争的承诺函》，郑重承诺：

“1、本人及本人控制的除发行人及其子公司之外的其他公司或其他组织，不存在在中国境内外直接或间接投资其他与发行人及其子公司相同、类似或在任何方面构成竞争的公司或者其他经济组织，不存在从事与发行人及其子公司相同或类似的业务或活动。

2、本人及本人控制的其他公司或其他组织将不在中国境内外以任何形式从事与发行人及其子公司现有相同或类似业务或活动，包括不在中国境内外投资、收购、兼并与发行人及其子公司现有主要业务有直接竞争的公司或者其他经济组织。

3、若发行人及其子公司今后从事新的业务领域，则本人及本人控制的其他公司或其他组织将不在中国境内外以控股方式，或以参股但拥有实质控制权的方式从事与发行人及其子公司新的业务领域有直接竞争的业务或活动，包括在中国境内外投资、收购、兼并与发行人及其子公司今后从事的新业务有直接竞争的公司或者其他经济组织。

4、如若本人及本人控制的其他公司或其他组织出现与发行人及其子公司有直接竞争的经营业务情况时，发行人及其子公司有权以优先收购或委托经营的方式将相竞争的业务集中到发行人及其子公司经营。

5、本人承诺不以发行人及其子公司股东的地位谋求不正当利益，进而损害发行人及其子公司其他股东的权益。

以上声明与承诺自本人签署之日起正式生效。此承诺为不可撤销的承诺，如

因本人及本人控制的公司或其他组织违反上述声明与承诺而导致发行人及其子公司的权益受到损害的，则本人同意向发行人及其子公司承担相应的损害赔偿责任。”

三、关联方及关联关系

根据《公司法》、《企业会计准则》、《深圳证券交易所股票上市规则》和《上市公司信息披露管理办法》的相关规定，截至本招股说明书签署日，发行人的关联方及其关联关系如下：

| 序号 | 关联方名称 | 与公司的关系 |
|---|---------------------------|---------------------------|
| 一、公司的控股股东及实际控制人 | | |
| 1 | 邱红阳 | 公司董事长、总经理，现持有公司 83.54% 股权 |
| 二、其他持有公司 5% 以上股份的股东 | | |
| 1 | 重庆渝物兴物流产业股权投资基金合伙企业（有限合伙） | 现持有公司 5.55% 股权 |
| 三、公司控股子公司、分公司 | | |
| 1 | 成都新津红祥汽车运输有限公司 | 发行人全资子公司 |
| 2 | 定州市铁达物流有限公司 | 发行人全资子公司 |
| 3 | 重庆主元多式联运有限公司 | 发行人全资子公司 |
| 4 | 三羊马（重庆）物流股份有限公司东瑾分公司 | 发行人分公司 |
| 四、公司合营或联营企业 | | |
| 1 | 重庆西部诚通物流有限公司 | 合营企业 |
| 五、控股股东、实际控制人控制的其他企业 | | |
| 1 | 重庆阳刚建筑工程有限公司 | 邱红阳持股 95.95% |
| 六、控制股东、实际控制人在其担任董事及高管等重要职位的其他企业 | | |
| 1 | 重庆西部诚通物流有限公司 | 邱红阳担任副董事长 |
| 七、公司董事、监事、高级管理人员及其关系密切的家庭成员 | | |
| 公司董事、监事、高级管理人员具体情况详见本招股说明书“第八节 董事、监事、高级管理人员与核心技术人员”之“一、董事、监事、高级管理人员与核心技术人员的简历”。关系密切的家庭成员包括配偶、父母及配偶的父母、兄弟姐妹及其配偶、年满十八周岁的子女及其配偶、配偶的兄弟姐妹和子女配偶的父母。 | | |
| 八、控股股东、实际控制人近亲属控制的企业 | | |
| 1 | 海南宜人房地产开发有限公司 | 邱红刚持股 50% |
| 2 | 重庆博顿美锦酒店有限公司 | 邱红刚持股 80% |
| 九、其他关联方 | | |

| 序号 | 关联方名称 | 与公司的关系 |
|----|----------------------|--|
| 1 | 重庆博顿九建房地产咨询有限公司 | 2020年7月7日前，邱红刚持股51%。2020年7月7日增资以后邱红刚持股比例由51%下降为30% |
| 2 | 重庆体娱星文化传媒有限公司 | 邱红阳曾持股70%，相关股权已于2020年5月6日对外转让 |
| 3 | 重庆豪斯福莱商贸有限公司 | 邱红阳曾持股100%，相关股权已于2019年11月20日对外转让 |
| 4 | 顺源政信（重庆）企业管理有限责任公司 | 公司董事周淋持股40%，并担任执行董事 |
| 5 | 中国重汽集团济南卡车股份有限公司 | 公司独立董事马增荣担任独立董事 |
| 6 | 西上海汽车服务股份有限公司 | 公司独立董事马增荣曾担任西上海独立董事，已于2021年5月离职 |
| 7 | 江苏海晨物流股份有限公司 | 公司独立董事马增荣担任独立董事 |
| 8 | 北京中物联会展有限公司 | 公司独立董事马增荣担任董事长、经理 |
| 9 | 贵州百灵企业集团制药股份有限公司 | 公司独立董事刘胜强、胡坚担任独立董事 |
| 10 | 南京中特集装箱运输服务有限公司 | 邱红阳曾参股企业，该公司已于2018年1月注销 |
| 11 | 孔祥宁 | 公司原董事、总经理，于2018年9月辞职 |
| 12 | 王金全 | 公司原监事会主席，于2019年3月监事会换届选举后离任 |
| 13 | 重庆现代物流产业股权投资基金管理有限公司 | 公司董事周淋担任董事兼经理 |
| 14 | 重庆臻宝实业有限公司 | 公司董事周淋担任董事 |
| 15 | 北京睿泽恒镒科技股份有限公司 | 公司独立董事马增荣担任独立董事 |

四、报告期内的关联交易

（一）经常性关联交易

1、采购餐饮住宿服务

报告期内，公司向关联方采购服务的具体情况如下：

| 关联方 | 交易内容 | 2021年1-6月 | | 2020年度 | | 2019年度 | | 2018年度 | |
|------|--------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| | | 金额 (万元) | 占同类 交易比 | 金额 (万元) | 占同类交 易比 | 金额 (万元) | 占同类交 易比 | 金额 (万元) | 占同类交 易比 |
| 博顿美锦 | 餐饮住宿服务 | -- | -- | 3.20 | 0.85% | -- | -- | 20.50 | 3.81% |

公司在日常经营中存在餐饮住宿的采购需求，博顿美锦酒店系公共酒店经营者，面向广大消费者提供专业餐饮住宿服务，其价格和服务对包括公司在内的消费者公开，公司按照市场价格向博顿美锦酒店采购餐饮住宿服务，属于正常的商

业往来。报告期内公司采购博顿美锦酒店相关服务的金额较低，对公司经营成果无重大影响。

2、关键管理人员薪酬

单位：万元

| 项目 | 2021年1-6月 | 2020年度 | 2019年度 | 2018年度 |
|----------|-----------|--------|--------|--------|
| 关键管理人员薪酬 | 99.87 | 235.40 | 223.29 | 246.58 |

3、采购会展会务服务

| 关联方 | 交易内容 | 2021年1-6月 | | 2020年度 | | 2019年度 | | 2018年度 | |
|-----|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| | | 金额 (万元) | 占同类 交易比 | 金额 (万元) | 占同类交 易比 | 金额 (万元) | 占同类交 易比 | 金额 (万元) | 占同类交 易比 |
| 体娱星 | 会展会 务服务 | -- | -- | 6.00 | 3.20% | -- | -- | -- | -- |

2019年11月12日，公司召开第二届董事会第八次会议，审议通过《关于预计2020年度日常性关联交易的议案》，同日公司与主要关联方签署采购协议。

定州铁达因2020年9月和10月分别举办供应商洽谈会需要，向体娱星采购相关的会展会务服务，采购价格为双方在协议基础上根据市场价格协商确定。该关联交易金额较小，且价格公允，对发行人生产经营不构成重大影响。

（二）偶发性关联交易

1、采购会展会务服务

| 关联方 | 交易内容 | 2021年1-6月 | | 2020年度 | | 2019年度 | | 2018年度 | |
|-----|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| | | 金额 (万元) | 占同类 交易比 | 金额 (万元) | 占同类交 易比 | 金额 (万元) | 占同类交 易比 | 金额 (万元) | 占同类交 易比 |
| 体娱星 | 会展会 务服务 | -- | -- | -- | -- | 3.91 | 1.18% | -- | -- |

体娱星的主营业务包含为客户提供会展会务服务，公司于2019年8月9日至11日举办员工座谈会，考虑到体娱星在会展会务服务领域的专业优势可以保证座谈会的顺利完成，公司向体娱星采购相关的会展会务服务，采购价格为双方在市场价格基础上协商确定。该关联交易不具有可持续性。

2、采购食品

| 关联方 | 交易内容 | 2021年1-6月 | | 2020年度 | | 2019年度 | | 2018年度 | |
|-----|------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| | | 金额 (万元) | 占同类 交易比 | 金额 (万元) | 占同类交 易比 | 金额 (万元) | 占同类交 易比 | 金额 (万元) | 占同类交 易比 |

| | | | | | | | | | |
|------|------|----|----|----|----|------|-------|----|----|
| 豪斯福莱 | 采购食品 | -- | -- | -- | -- | 6.17 | 3.20% | -- | -- |
|------|------|----|----|----|----|------|-------|----|----|

豪斯福莱原为邱红阳持股 100% 的公司，邱红阳于 2019 年 11 月 20 日对其持有的 100% 股权全部进行转让。豪斯福莱经营食品销售业务。2019 年 11 月 11 日东瑾分公司向豪斯福莱采购肉制品，交易价格系参照肉制品市场价格确定，价格公允。该关联交易不具有持续性。

3、接受关联担保

截至本招股说明书签署日，公司不存在为关联方提供担保的事项。报告期内，关联方为公司银行融资所进行的担保明细情况如下：

| 序号 | 担保方 | 担保形式 | 被担保方 | 债权人 | 担保合同号 | 最高保证金额（万元） | 担保起止日 | 借款合同号 | 担保的借款金额（万元） | 借款合同起止日 | 截至目前是否履行完毕 |
|----|-------------|------|-------|-------------|-------------------------|------------|---------------------|-------------------------|-------------|-------------------------|------------|
| 1 | 邱红阳 | 抵押 | 三羊马物流 | 重庆银行文化宫支行 | (2017)年(重银文化宫支抵)字第1036号 | 1,250 | 2017.2.16-2020.2.15 | (2017)年(重银文化宫支贷)字第1034号 | 1,250 | 2017.2.16-2020.2.15 (注) | 是 |
| | 邱红阳、邱红刚、孔祥宁 | 保证 | | | (2017)年(重银文化宫支保)字第1037号 | | | | | | |
| | 阳刚建筑 | 保证 | | | (2017)年(重银文化宫支保)字第1038号 | | | | | | |
| 2 | 邱红阳、易国勤 | 保证 | 定州铁达 | 建设银行定州支行 | 建保定州小自2017年第049号 | 400 | 2017.9.14-2018.9.13 | 建保定州小2017年第049号 | 400 | 2017.9.14-2018.9.13 | 是 |
| 3 | 邱红阳、易国勤 | 保证 | 定州铁达 | 建设银行定州支行 | 建保定州小自2017年第050号 | 380 | 2017.9.14-2018.9.13 | 建保定州小2017年第050号 | 380 | 2017.9.14-2018.9.13 | 是 |
| 4 | 邱红阳 | 抵押 | 三羊马物流 | 重庆银行文化宫支行 | 2018年重银文化宫支抵字第1083号 | 650 | 2018.4.8-2021.4.8 | 2018年重银文化宫支贷字第1108号 | 650 | 2018.4.20-2019.4.20 | 是 |
| | 邱红阳、邱红刚 | 保证 | | | 2018年重银文化宫支保字第1084号 | | | 2019年重银文化宫支贷字第1086号 | 650 | 2019.4.22-2020.4.22 | 是 |
| 5 | 邱红阳、易国勤 | 保证 | 三羊马物流 | 渝农商金融租赁有限公司 | CQRCFL-BZ-2018-0019 | 4,000 | 2018.5.10-2020.5.9 | CQRCFL-HZ-2018-0019 | 1,181 | 2018.5.10-2020.5.9 | 是 |
| 6 | 邱红阳、易国勤 | 保证 | 三羊马物流 | 兴业银行重庆分行 | 18融6597号A1366号 | 800 | 2018.2.11-2019.2.10 | 18融6627承2649号 | 700 | 2018.6.28-2018.12.28 | 是 |
| | | | | | | | | 18敞7232承2902号 | 99 | 2018.11.8-2019.5.8 | 是 |
| | | | | | | | | 18敞7432承3014号 | 650 | 2018.12.12- | 是 |

| 序号 | 担保方 | 担保形式 | 被担保方 | 债权人 | 担保合同号 | 最高保证金额（万元） | 担保起止日 | 借款合同号 | 担保的借款金额（万元） | 借款合同起止日 | 截至目前是否履行完毕 |
|----|---------|-------|-------|-------------|--|------------|----------------------|-----------------------------|----------------------|------------------------|------------|
| | | | | | | | | | | 2019.6.12 | |
| 7 | 邱红阳、邱红刚 | 抵押保证 | 三羊马物流 | 重庆银行文化宫支行 | 2019年重银文化宫支抵字第1025号 2019年重银文化宫支保字第1026号 | 1,200 | 2019.2.12-2022.2.12 | 2019年重银文化宫支贷字第1023号 | 1,200 | 2019.2.12-2022.2.12（注） | 是 |
| 8 | 邱红阳、易国勤 | 保证 | 定州铁达 | 建设银行定州支行 | 建保定州小自2019年第022号 | 500 | 2019.6.24-2020.6.23 | 建保定州小2019年第022号 | 500 | 2019.6.24-2020.6.23 | 是 |
| | | | | | | | 2020.6.24-2020.12.23 | 建保定州小延2019年第022号 | 500 | 2020.6.24-2020.12.23 | 是 |
| 9 | 邱红阳、易国勤 | 保证 | 三羊马物流 | 兴业银行重庆分行 | 兴银渝翠渝路保字第2019080号 | 800 | 2019.7.5-2020.7.4 | 19 敞 8251 承 3558 号 | 799 | 2019.12.18-2020.6.18 | 是 |
| 10 | 邱红阳 | 抵押 | 三羊马物流 | 重庆银行文化宫支行 | 2019年重银文化宫支抵字第1170号 2019年重银文化宫支保字第1171号 | 3,300 | 2019.8.12-2022.8.11 | 2019年重银文化宫支贷字第1168号 | 1,000 | 2019.9.23-2022.9.22 | 否 |
| | | | | | | | | | 500 | 2019.10.20-2022.9.22 | 否 |
| | | 800 | | | | | | | 2019.11.20-2022.9.22 | 否 | |
| | | 1,000 | | | | | | | 2019.12.10-2022.9.22 | 否 | |
| 11 | 邱红阳、邱红刚 | 保证 | 三羊马物流 | 重庆农商银行沙坪坝支行 | 沙坪坝支行2017年高保字第0304012017301001号 | 13,028 | 2013.9.12-2021.9.11 | 2013年公固贷字第0304012013103018号 | 5,700 | 2013.9.12-2018.9.11 | 是 |
| | | | | | | | | 2013年公固贷字第0304012013103019号 | 2,300 | 2013.11.28-2018.8.26 | 是 |
| | | | | | | | | 2017年公流贷字第0304012017101001号 | 3,000 | 2017.4.25-2018.4.24 | 是 |
| | | | | | | | | 2017年公流贷字第 | 1,000 | 2017.5.18- | 是 |

| 序号 | 担保方 | 担保形式 | 被担保方 | 债权人 | 担保合同号 | 最高保证金额（万元） | 担保起止日 | 借款合同号 | 担保的借款金额（万元） | 借款合同起止日 | 截至目前是否履行完毕 |
|----|-----|------|------|-----|-------|------------|-------|-----------------------------|-------------|----------------------|------------|
| | | | | | | | | 0304012017101002号 | | 2018.5.17 | |
| | | | | | | | | 2017年银承字第03040120171020001号 | 1,000 | 2017.5.19-2017.11.18 | 是 |
| | | | | | | | | 2017年公流贷字第0304012017101003号 | 2,000 | 2017.7.13-2018.7.12 | 是 |
| | | | | | | | | 2017年公流贷字第0304012017101004号 | 1,000 | 2017.8.24-2018.8.23 | 是 |
| | | | | | | | | 2017年公流贷字第0304012017101005号 | 1,043 | 2017.9.22-2018.9.21 | 是 |
| | | | | | | | | 2017年银承字第03040120171020002号 | 790 | 2017.12.14-2018.6.13 | 是 |
| | | | | | | | | 2018年公流贷字第0304012018101001号 | 1,500 | 2018.1.24-2019.1.23 | 是 |
| | | | | | | | | 2018年公流贷字第0304012018127014号 | 1,500 | 2018.3.20-2019.3.19 | 是 |
| | | | | | | | | 2018年公流贷字第0304012018127026号 | 1,000 | 2018.6.14-2019.6.13 | 是 |
| | | | | | | | | 2018年公流贷字第0304012018127031号 | 1,000 | 2018.7.9-2019.7.8 | 是 |
| | | | | | | | | 2018年公流贷字第0304012018127034号 | 1,000 | 2018.7.18-2019.7.17 | 是 |
| | | | | | | | | 2018年公流贷字第0304012018127039号 | 1,000 | 2018.8.6-2019.8.5 | 是 |
| | | | | | | | | 2018年公流贷字第0304012018127040号 | 1,000 | 2018.8.19-2019.8.18 | 是 |
| | | | | | | | | 2018年公流贷字第 | 500 | 2018.9.12- | 是 |

| 序号 | 担保方 | 担保形式 | 被担保方 | 债权人 | 担保合同号 | 最高保证金额（万元） | 担保起止日 | 借款合同号 | 担保的借款金额（万元） | 借款合同起止日 | 截至目前是否履行完毕 |
|----|-----|------|------|-----|-------|------------|-------|-----------------------------|-------------|---------------------|------------|
| | | | | | | | | 0304012018127049号 | | 2019.9.11 | |
| | | | | | | | | 2018年公流贷字第0304012018127069号 | 1,000 | 2018.12.4-2019.12.3 | 是 |
| | | | | | | | | 2019年公流贷字第0304012019127020号 | 1,500 | 2019.1.10-2020.1.9 | 是 |
| | | | | | | | | 2019年公流贷字第0304012019127032号 | 1,500 | 2019.3.13-2020.3.12 | 是 |
| | | | | | | | | 2019年公流贷字第0304012019127037号 | 500 | 2019.4.16-2020.4.15 | 是 |
| | | | | | | | | 2019年公流贷字第0304012019127045号 | 1,000 | 2019.5.9-2020.5.8 | 是 |
| | | | | | | | | 2019年公流贷字第0304012019127050号 | 1,000 | 2019.6.10-2020.6.9 | 是 |
| | | | | | | | | 2019年公流贷字第0304012019127058号 | 1,500 | 2019.7.8-2020.7.7 | 是 |
| | | | | | | | | 2019年公流贷字第0304012019127063号 | 1,500 | 2019.8.13-2020.8.12 | 是 |
| | | | | | | | | 2019年公流贷字第0304012019127072号 | 500 | 2019.9.2-2020.9.1 | 是 |
| | | | | | | | | 2020年公流贷字第0304012020127004号 | 2,500 | 2020.1.7-2021.1.6 | 是 |
| | | | | | | | | 2020年公流贷字第0304012020127017号 | 1,500 | 2020.3.12-2021.3.11 | 是 |
| | | | | | | | | 2020年公流贷字第0304012020127055号 | 500 | 2020.4.22-2021.4.21 | 是 |
| | | | | | | | | 2020年公流贷字第 | 1,000 | 2020.5.8- | 是 |

| 序号 | 担保方 | 担保形式 | 被担保方 | 债权人 | 担保合同号 | 最高保证金额（万元） | 担保起止日 | 借款合同号 | 担保的借款金额（万元） | 借款合同起止日 | 截至目前是否履行完毕 |
|----|-------|----------|-------|------------|--|------------|---------------------|--|-----------------------------|---|------------|
| | | | | | | | | 0304012020127081号 | | -2021.5.7 | |
| | | | | | | | | 2020年公流贷字第0304012020127102号 | 1,000 | 2020.7.2-2021.7.1 | 是 |
| | | | | | | | | 2021年公流贷字第0304012021127001号 | 1,000 | 2021.1.4-2022.1.3 | 否 |
| | | | | | | | | 2021年公流贷字第0304012021127002号 | 2,500 | 2021.1.4-2022.1.3 | 否 |
| | | | | | | | | 2021年公流贷字第0304012021127027号 | 1,500 | 2021.3.5-2022.3.4 | 否 |
| | | | | | | | | 2021年公流贷字第0304012021127055号 | 500 | 2021.4.15-2022.4.14 | 否 |
| | | | | | | | | 2021年公流贷字第0304012021127061号 | 1,000 | 2021.4.29-2022.4.28 | 否 |
| | | | | | | | | 2021年公流贷字第0304012021127062号 | 2,000 | 2021.4.29-2022.4.28 | 否 |
| 12 | 邱红阳 | 抵押 保证 | 三羊马物流 | 重庆银行文化宫支行 | 2020重银文化宫支抵字第1068号 2020重银文化宫支保字第1069号 | 1,850 | 2020.5.12-2023.5.12 | 2020重银文化宫支贷字第1066号 | 1,800 (截至2021年6月已偿还50万元) | 2020.6.15-2023.6.15 | 否 |
| 13 | 邱红阳 | 保证 | 三羊马物流 | 重庆农商行沙坪坝支行 | 沙坪坝支行2020年高保字第0304012020327117号 | 12,000 | 2020.8.19-2025.8.18 | 2020年公流贷字第0304012020127119号 2020年公流贷字第0304012020127121号 | 2,000 500 | 2020.8.19-2021.8.18 2020.9.1-2021.8.31 | 是 是 |
| 14 | 邱红阳、易 | 保 | 三羊马 | 兴业银 | 兴银渝星光保字 | 2,000 | 2020.8.17-2021.8.16 | 兴银渝星光银承字 | 1,000 | 2020.8.28-2021.2.28 | 是 |

| 序号 | 担保方 | 担保形式 | 被担保方 | 债权人 | 担保合同号 | 最高保证金额（万元） | 担保起止日 | 借款合同号 | 担保的借款金额（万元） | 借款合同起止日 | 截至目前是否履行完毕 |
|----|-------------|--------|-----------|--------------------------------------|--------------------------|------------|-------------------------|---------------------------------|-------------|-------------------------|------------|
| | 国勤 | 证 | 物流 | 行股份 有限公司 重庆 分行 | 2020028 号 | | | 2020028 号 MJZH20210308000814 | 2,000 | 2021.3.8- 2021.9.8 | 是 |
| 15 | 邱红阳 | 保 证 | 三羊马 物流 | 中信银 行股份 有限公司 重庆 分行 | 信渝银保字第 27121012 号 | 2,000 | 2021.5.28- 2022.5.27 | 银信渝贷字 / 第 27121012 号 | 2,000 | 2021.5.28- 2022.5.27 | 否 |
| 16 | 邱红阳、易 国勤 | 保 证 | 定州铁 达 | 中国建 设银行 股份有 限公司 定州支 行 | 建保定州小自 2021 年 第 005 号 | 500 | 2021.3.26- 2022.3.25 | 建保定州小 2021 年第 005 号 | 500 | 2021.3.26- 2022.3.25 | 否 |

注：借款合同编号为“（2017）年（重银文化宫支贷）字第 1034 号”对应的借款实际于 2019 年 2 月 15 日还清。借款合同编号为“2019 年重银文化宫支贷字第 1023 号”对应的借款实际于 2020 年 2 月 12 日还清。

上述关联方为公司提供担保所签署的合同合法、有效，借款金额未超出相关担保协议所规定的最高担保额度。

（三）期末关联方应收应付余额汇总

报告期内各期末，公司与关联方应收应付余额为 0 元。

（四）关联交易对公司经营成果和财务状况的影响

上述关联交易，依照《公司章程》等规章制度以及有关协议规定进行，为公司业务正常发展过程中发生，关联交易价格公允，且关联采购占公司同类业务采购金额的比重均非常低，不存在损害公司及其他非关联股东利益的情况，关联交易对公司的财务状况和经营成果的影响小。

（五）报告期内关联交易履行程序情况及独立董事意见

报告期内发生的关联交易均按照《公司章程》、《关联交易管理制度》等规章制度的要求，在关联董事或关联股东回避表决的情况下取得了公司董事会及股东大会审议批准。

公司独立董事按照公司《独立董事工作制度》对公司报告期内发生的关联交易履行的审议程序合法性及交易价格的公允性发表了意见。公司独立董事认为：“公司发生的关联交易系属公司生产经营需要，且遵循了公开、公平、自愿的原则，关联交易价格系参照市场价格并经双方充分协商确定，定价原则公允、合理。在审议前述关联交易事项时，关联董事、关联股东均进行了回避表决，该等关联交易决策审批程序符合《公司法》等法律、行政法规及《公司章程》、《关联交易管理制度》等相关规定。关联交易的实施有利于公司持续、良性发展，不存在损害公司及其他非关联股东利益的情形，也不会对公司的独立性和持续经营能力造成不良影响。”

五、规范关联交易的措施及制度安排

公司根据相关法律法规制定并修订《公司章程（草案）》、《股东大会议事规则》、《董事会议事规则》、《独立董事工作制度》和《关联交易管理制度》等内部规章制度，对公司关联交易相关决策程序进行了规定和完善，主要内容如下：

（一）《公司章程（草案）》中关于关联交易的主要规定

第三十九条 公司的控股股东、实际控制人员不得利用其关联关系损害公司利益。违反规定给公司造成损失的，应当承担赔偿责任。

公司控股股东及实际控制人对公司和公司社会公众股股东负有诚信义务。控股股东应严格依法行使出资人的权利，控股股东不得利用利润分配、资产重组、对外投资、资金占用、借款担保等方式损害公司和社会公众股股东的合法权益，不得利用其控制地位损害公司和社会公众股股东的利益。

第四十一条 公司下列对外担保行为，应当在董事会审议通过后提交股东大会审议：……（六）对股东、实际控制人及其关联人提供的担保。……股东大会在审议为股东、实际控制人及其关联人提供的担保议案时，该股东或受该实际控制人支配的股东，不得参与该项表决，该项表决须经出席股东大会的其他股东所持表决权的过半数通过。

公司为关联人提供担保的，不论数额大小，均应当在董事会审议通过后及时披露，并提交股东大会审议。

公司为持股 5% 以下的股东提供担保的，参照前款规定执行，有关股东应当在股东大会上回避表决。

第八十条 股东大会审议有关关联交易事项时，关联股东可以参加涉及自己的关联交易的审议，并可就该关联交易是否公平、合法以及产生的原因向股东大会作出解释和说明，但关联股东不应当参与投票表决，其所代表的有表决权的股份数不计入有效表决总数；股东大会决议的公告应当充分披露非关联股东的表决情况。

关联股东在股东大会审议有关关联交易事项时，应当主动向股东大会说明情况，并明确表示不参与投票表决。股东没有主动说明关联关系和回避的，其他股东也有权要求其说明情况并回避。董事会应根据法律、行政法规和证监会的有关规定，对拟提交股东大会审议的有关事项是否构成关联交易作出判断。如经董事会判断，拟提交股东大会审议的有关事项构成关联交易，则董事会应以书面形式通知关联股东。

董事会应在发出股东大会通知前，完成前款规定的工作，并在股东大会的通知中对涉及拟审议议案的关联方情况进行披露。

第一百一十三条 ……公司与关联自然人发生的交易金额在 30 万元人民币以上、或者公司与关联法人达成的交易金额在 300 万元以上且占公司最近一期经

审计的合并报表净资产绝对值的 0.5% 以上的关联交易，由董事会审议批准并及时披露。……

第一百二十二条 董事与董事会会议决议事项所涉及的企业有关联关系的，不得对该项决议行使表决权，也不得代理其他董事行使表决权。该董事会会议由过半数的无关联关系董事出席即可举行，董事会会议所作决议须经无关联关系董事过半数通过。出席董事会的无关联董事人数不足 3 人的，应将该事项提交股东大会审议。

(二)《股东大会议事规则》中关于关联交易的主要规定

第二十条 股东大会拟讨论董事、监事选举事项的，股东大会通知中应当充分披露董事、监事候选人的详细资料，至少包括以下内容：……（二）与公司或其控股股东及实际控制人是否存在关联关系。……

第四十六条 股东大会审议有关关联交易事项时，关联股东不应当参与投票表决，其所代表的有表决权的股份数不计入有效表决总数。

(三)《董事会议事规则》中关于关联交易的主要规定

第十五条 公司与关联方发生的关联交易达到下述标准的，应提交董事会审议批准并及时披露：

1、公司与关联自然人发生的交易金额在人民币 30 万元以上的关联交易（上市公司提供担保除外）。

2、公司与其关联法人达成的关联交易金额在人民币 300 万元以上且占公司最近一期经审计净资产值的 0.5% 以上的关联交易（上市公司提供担保除外）。

在连续 12 个月内发生交易标的相关的同类交易，应当按照累计计算的原则适用上述规定，已按照前款规定履行相关审议程序的，不再纳入相关的累计计算范围。

公司与其关联人达成的关联交易总额在上述规定标准以下的，由董事长决定。但董事长本人或其近亲属为关联交易对方的，应由董事会审议通过。

董事会审议应当提交股东大会审议的重大关联交易事项（日常关联交易除外），应当以现场方式召开全体会议，董事不得委托他人出席或以通讯方式参加

表决。

第三十条 委托或受托出席董事会会议应当遵循以下原则：

……（四）审议关联交易提案或事项的董事会会议，非关联董事不得委托关联董事代为出席，关联董事也不得接受非关联董事的委托；……

第四十二条 董事会审议公司重大关联交易事项，应由 1/2 以上独立董事事前审阅同意后，方可提交董事会审议。

（四）《独立董事工作制度》中关于关联交易的主要规定

第二十条 为了充分发挥独立董事的作用，独立董事除应当具有《公司法》、《公司章程》和其他相关法律、法规赋予董事的职权外，还应当充分行使下列特别职权：（一）公司拟与关联自然人发生的交易金额在 30 万元以上（公司提供担保除外）或与关联法人发生的交易金额在 300 万元以上且占公司最近一期经审计净资产绝对值 0.5% 以上的关联交易（公司提供担保除外），先由 1/2 以上独立董事事先认可后，方可提交董事会讨论。……

第二十二条 独立董事应当对以下重大事项发表独立意见：

……（五）需要披露的关联交易、对外担保（不含对合并报表范围内子公司提供担保）、委托理财、对外提供财务资助、变更募集资金用途、公司自主变更会计政策、股票及其衍生品种投资等重大事项；

（六）公司股东、实际控制人及其关联企业对公司现有或者新发生的总额高于三百万元且高于公司最近一期经审计净资产的 5% 的借款或者其他资金往来，以及公司是否采取有效措施回收欠款。……

（五）《关联交易管理制度》中关于关联交易的主要规定

第二十三条 公司董事会审议关联交易事项时，由过半数的非关联董事出席即可举行，董事会会议所作决议须经非关联董事过半数通过。出席董事会的非关联董事人数不足 3 人的，公司应当将该事项提交股东大会审议。

董事会审议应当提交股东大会审议的重大关联交易事项（日常关联交易除外），应当以现场方式召开全体会议，董事不得委托他人出席或以通讯方式参加表决。

第二十八条 公司与关联人发生的关联交易达到下述标准之一的，应提交股东大会审议批准：

（一）公司与关联人发生的交易（公司提供担保、获赠现金资产、单纯减免公司义务的债务除外）金额在 3,000 万元以上，且占公司最近一期经审计净资产绝对值 5% 以上的关联交易；

（二）向公司股东、实际控制人及其关联人提供担保；

（三）某项关联交易中，与关联交易无关联关系的董事少于三人的，无关联关系的董事应当将该项关联交易提交股东大会审议批准；

（四）全部独立董事均与关联交易存在关联关系的，其余董事应当将该项关联交易提交股东大会审议批准；

（五）公司与公司董事、监事、高级管理人员及其配偶发生的关联交易；

（六）独立董事、董事会或监事会认为应当提交股东大会审议批准的其他关联交易。

股东大会审议前款任意一项关联交易前，应当聘请具有证券、期货或相关业务资格的中介机构对交易标的进行评估或审计，并将该评估、审计报告提交股东大会审议。与日常经营相关的关联交易所涉及的交易标的，可以不进行审计或评估。

股东大会审议关联交易事项时，应当先审查独立董事是否已按照《公司章程》及《独立董事工作细则》规定发表独立意见。

第二十九条 公司与关联方发生的关联交易达到下述标准的，应提交董事会审议批准：

（1）公司与关联自然人发生的交易金额在人民币 30 万元以上的关联交易。公司不得直接或者通过子公司向董事、监事或者高级管理人员提供借款。

（2）公司与其关联法人达成的关联交易总额在人民币 300 万元以上且占公司最近一期经审计净资产值的 0.5% 以上的关联交易。

在连续 12 个月内发生交易标的相关的同类交易，应当按照累计计算的原则适用上述规定，已按照前款规定履行相关审议程序的，不再纳入相关的累计计算

范围。

公司与其关联人达成的关联交易总额在上述规定标准以下的，由董事长决定。但董事长本人或其近亲属为关联交易对方的，应由董事会审议通过。

董事会审议应当提交股东大会审议的重大关联交易事项（日常关联交易除外），应当以现场方式召开全体会议，董事不得委托他人出席或以通讯方式参加表决。

第三十一条 公司审议需独立董事事前认可的关联交易事项时，公司应及时通过董事会秘书将相关材料提交独立董事进行事前认可，独立董事发表事前认可意见后，提交董事会审议。独立董事在作出判断前，可以聘请中介机构出具独立财务顾问报告，作为其判断的依据，相关费用由公司承担。

全部独立董事均与关联交易存在关联关系的，其余董事应当将该项关联交易提交股东大会审议批准。

公司审计委员会应当同时对该关联交易事项进行审核，形成书面意见，提交董事会审议，并报告监事会。审计委员会可以聘请独立财务顾问出具报告，作为其判断的依据。

股东大会审议关联交易事项时，应当先审查独立董事是否已按照《公司章程》规定发表独立意见。

第三十四条 公司为关联人提供担保的，不论数额大小，均应当在董事会审议通过后提交股东大会审议。……

六、发行人已采取的减少关联交易的措施

为规范和减少关联交易，保护公司及其他股东权益，公司控股股东、实际控制人邱红阳承诺如下：

“除已在首次公开发行股票并上市的申请材料中披露的情形外，本人与公司不存在其他关联交易。

本人将尽量避免与公司之间发生关联交易；对于确有必要且无法回避的关联交易，均按照公平、公允和等价有偿的原则进行，交易价格按市场公认的合理价格确定，并履行相关法律法规、规范性文件及公司制度规定的关联交易审批程序

及信息披露义务，在审议涉及本人事项的关联交易时，本人将履行回避义务，切实保护公司及其他中小股东利益。

本人保证严格遵守法律法规和中国证券监督管理委员会、证券交易所有关规范性文件及发行人《公司章程》和《关联交易管理制度》等规定，决不以委托管理、借款、代偿债务、代垫款项或者其他任何方式占用公司的资金或其他资产，不利用控股股东的地位谋取不当的利益，不进行有损发行人及其他股东的关联交易。

如违反上述承诺与公司及其子公司进行交易，而给公司及其子公司造成损失，由本人承担赔偿责任。”

第八节 董事、监事、高级管理人员与核心技术人员

一、董事、监事、高级管理人员与核心技术人员的简历

（一）董事

公司董事会由 9 名成员组成，其中包括 3 名独立董事，每届董事任期三年。

公司董事的基本情况如下：

| 序号 | 姓名 | 职位 | 提名人 | 选聘情况 | 本届任职期间 |
|----|-----|--------------------|-----|-----------------|----------------------------------|
| 1 | 邱红阳 | 董事长、总经理 | 董事会 | 2019 年第一次临时股东大会 | 2019 年 3 月 15 日至 2022 年 3 月 14 日 |
| 2 | 邱红刚 | 董事 | | | 2019 年 3 月 15 日至 2022 年 3 月 14 日 |
| 3 | 张侃 | 董事、董事会秘书、副总经理、财务总监 | | | 2019 年 3 月 15 日至 2022 年 3 月 14 日 |
| 4 | 任敏 | 董事、副总经理 | | | 2019 年 3 月 15 日至 2022 年 3 月 14 日 |
| 5 | 李刚全 | 董事 | | | 2019 年 3 月 15 日至 2022 年 3 月 14 日 |
| 6 | 周淋 | 董事 | | 2019 年第三次临时股东大会 | 2019 年 8 月 28 日至 2022 年 3 月 14 日 |
| 7 | 马增荣 | 独立董事 | | | 2019 年 8 月 28 日至 2022 年 3 月 14 日 |
| 8 | 刘胜强 | 独立董事 | | | 2019 年 8 月 28 日至 2022 年 3 月 14 日 |
| 9 | 胡坚 | 独立董事 | | | 2019 年 8 月 28 日至 2022 年 3 月 14 日 |

上述董事简历情况如下：

邱红阳先生，董事长，1966 年 9 月出生，中国籍，无境外永久居留权，大专学历，经济管理专业。1983 年 10 月至 1985 年 9 月，军队服役；1985 年 10 月至 1988 年 10 月，就职于成都铁路局重庆分局内江车站，任制动员；1988 年 11 月至 1991 年 12 月，就职于成都铁路局重庆分局内江电务段，任通信工；1991 年 12 月至 2006 年 11 月，就职于重庆铁路利达运输贸易总公司，先后任业务员、涪陵无轨站站长；2006 年 11 月至 2007 年 9 月，就职于重庆铁路物流有限责任公司，任职员；2007 年 11 月至 2014 年 5 月，任定州铁达执行董事；2008 年 5 月至 2016 年 2 月，任有限公司董事长；2016 年 3 月至 2018 年 9 月，任股份公司董事长；2018 年 9 月至今，任三羊马物流董事长、总经理。

邱红刚先生，董事，1970年7月出生，中国籍，无境外永久居留权，中专学历。1989年9月至1995年12月，就职于中国铁道建筑总公司养马河桥梁厂经营部，任职员；1996年1月至2002年2月，就职于重庆钢运票务有限公司，任经理；2002年2月至2007年8月，就职于重庆钢运置业代理有限公司，任总经理；2007年9月至今，就职于重庆博顿九建房地产咨询有限公司（原名“重庆博顿美锦房地产顾问有限公司”）和博顿美锦酒店，任执行董事，兼任阳刚建筑监事、海南宜人监事；2008年5月至2016年2月，任有限公司监事；2016年3月至今，任三羊马物流董事。

张侃先生，董事、财务总监、董事会秘书、副总经理，1976年8月出生，中国籍，无境外永久居留权，大学本科学历，会计专业，高级会计师职称。1997年9月至2005年1月，就职于中国第十八冶金建设有限公司机电安装公司（现中冶建工集团安装公司），先后任出纳、主管、分公司财务经理；2005年2月至2013年12月，就职于重庆金冠汽车制造股份有限公司，任财务部长；2014年1月至2014年10月，就职于重庆金冠科技（集团）有限公司，任财务副总监；2014年11月至2016年2月，就职有限公司任财务总监；2016年3月至今，任三羊马物流董事、董事会秘书、副总经理、财务总监。

任敏女士，董事、副总经理，1976年6月出生，中国籍，无境外永久居留权，专科学历，信息管理与计算机运用专业。1998年9月至2012年3月，先后就职于远成集团下属单位上海远成物流有限公司、北京远成物流有限公司、四川远成投资发展有限公司、远阳国际物流有限公司，任总经理；2012年6月至2014年3月，就职于成都华冈国际货运代理有限公司，任总经理；2014年4月至2018年9月，就职公司任副总经理；2018年10月至今，任三羊马物流董事、副总经理；2014年6月至今，兼任新津红祥执行董事、总经理。

李刚全先生，董事，1975年10月出生，中国籍，无境外永久居留权，本科学历。1995年7月至2003年4月，就职于内江铁路机械学校，任职员；2001年6月至2006年9月，就职于重庆铁路物流有限责任公司涪陵分公司，任职员；2006年10月至2015年10月，就职于有限公司，任职员；2015年10月至2016年2月，就职于有限公司，任董事；2016年3月至今，任三羊马物流董事。

周淋女士，董事，1981年6月出生，中国籍，无境外永久居留权，本科学

历,投资学专业。财政部 PPP 专家库首批入库专家、重庆市委组织部“鸿雁计划”引进人才。2007 年 10 月至 2018 年 3 月,历任平安信托有限责任公司 PE 事业部(总部)投资总监,平安资产管理有限责任公司直接投资事业部(总部)副总裁,期间参与平安集团多个产业基金的设立、募集、发行工作;完成多个股权投资项目,并全程跟进上市辅导工作,上市后的市值管理、投后管理、退出管理工作。2018 年 4 月至今,任重庆现代物流产业股权投资基金管理有限公司董事兼总经理、顺源政信(重庆)企业管理有限责任公司执行董事。2019 年 8 月至今,任三羊马物流董事。

马增荣先生, 独立董事, 1968 年 8 月出生, 中国籍, 无境外永久居留权, 中共党员, 硕士研究生学历, 物流工程专业, 高级工程师。1990 年 7 月至 1996 年 7 月, 就职于机械工业部管理科学研究所, 任助理工程师、工程师, 期间借调至机械工业部办公厅部长办公室担任秘书。1996 年 7 月至 1998 年 7 月, 就职于国内贸易部机电设备流通司, 任主任科员。1998 年 7 月至 1999 年 9 月, 就职于中国物资开发投资总公司, 任工程师。1999 年 9 月至 2004 年 1 月, 就职于国家国内贸易局商业发展中心, 任处长。2004 年 1 月至今, 就职于中国物流与采购联合会, 现任中国物流与采购联合会会长助理、汽车物流分会执行副会长、中国物流技术协会秘书长。同时担任中国重汽集团济南卡车股份有限公司独立董事、江苏海晨物流股份有限公司独立董事、北京睿泽恒镒科技股份有限公司独立董事、北京中物联会展有限公司董事长兼经理。2019 年 8 月至今, 任三羊马物流独立董事。

刘胜强先生, 独立董事, 1978 年 10 月出生, 中国籍, 无境外永久居留权, 会计学博士后, 会计专业, 教授。2004 年 7 月起, 就职于重庆工商大学会计学院。现为重庆工商大学财务与会计研究中心主任, 会计硕士生导师, MBA 导师, 重庆科委决策咨询专家, 重庆会计领军人才, 同时担任贵州百灵企业集团制药股份有限公司独立董事。2019 年 8 月至今, 任三羊马物流独立董事。

胡坚先生, 独立董事, 1968 年 7 月出生, 中国籍, 无境外永久居留权, 法学博士, 管理学博士后, 民商法学专业, 副教授。1993 年 7 月至今, 就职于重庆大学经济与工商管理学院。曾担任重庆旺成科技股份有限公司独立董事、中机高科环境资源装备有限公司独立董事。现为重庆大学经济与工商管理学院技术经

济及管理（国家重点学科）企业管理方向硕士生导师，MBA《商法》主讲教师，学科负责人。重庆大学法学院民商法学方向硕士生导师、西南政法大学兼职硕士生导师、重庆市股份转让中心（OTC）审查委员会委员、中国知识产权研究会委员、中国商法学会委员，同时担任贵州百灵企业集团制药股份有限公司独立董事。2019年8月至今，任三羊马物流独立董事。

（二）监事

公司监事会由3名监事组成，其中职工代表监事1名。公司监事的基本情况如下：

| 序号 | 姓名 | 职位 | 提名人 | 选聘情况 | 本届任职期间 |
|----|-----|--------|--------|----------------|-----------------------|
| 1 | 刘险峰 | 监事会主席 | 监事会 | 2019年第一次临时股东大会 | 2019年3月15日至2022年3月14日 |
| 2 | 汤荣辉 | 监事 | | | 2019年3月15日至2022年3月14日 |
| 3 | 熊承干 | 职工代表监事 | 职工代表大会 | 第五届职工代表大会第六次会议 | 2019年3月15日至2022年3月14日 |

上述监事简历如下：

刘险峰先生，监事会主席，1976年12月出生，中国籍，无境外永久居留权，大学本科学历。1996年7月至2001年9月，就职于重庆市云阳县外郎乡，历任团委书记、人事、民政、扶贫干部；2001年9月至2004年3月，就职于重庆市云阳县外郎乡，任职党委组织、宣传、统战委员，人大副主席；2004年3月至2005年4月，上派重庆市云阳县组织部组织科工作；2005年4月至2006年10月，就职于重庆市云阳县外郎乡，任职乡党委副书记、纪委书记、人大副主席；2006年11月至2009年3月，就职于重庆市云阳县凤鸣镇，任职副镇长（其间2007年8月至2008年8月，选派到重庆市九龙坡区铜罐驿镇挂职镇长助理）；2009年3月至2010年8月，就职于重庆市云阳县上坝乡，任职党委副书记、乡人民政府乡长；2010年8月至2014年3月，公选为重庆市北碚区北温泉街道办事处副主任、政法书记；2014年3月至2018年2月，就职于重庆市北碚区综治办，任职副主任；2018年2月至2018年12月，就职于重庆市北碚区三圣镇，任职副镇长、政法书记；2018年12月至2019年3月，就职于股份公司，任董事长助理；2019年3月至今，任三羊马物流监事会主席。

汤荣辉先生，监事，1961年9月出生，中国籍，无境外永久居留权，高中

学历。1981年1月至1997年10月，就职于江津日化厂，先后任财务科长、经营副厂长；1997年11月至2003年4月，就职于北京四维陶瓷销售中心，任会计；2003年5月至2005年9月，就职于重庆四维精美龙头有限公司，任财务经理；2005年10月至2016年2月，就职于有限公司，任财务经理；2016年3月至今，任三羊马物流监事。

熊承干先生，职工代表监事，1977年5月出生，中国籍，无境外永久居留权，大学本科学历，人力资源管理师资格。2000年3月至2002年12月，就职于广东远成集团有限公司，任法务部监察员；2003年1月至2005年12月，自由职业；2006年1月至2016年2月，就职于有限公司，任综合部经理；2016年3月至今，任三羊马物流职工代表监事。

（三）高级管理人员

公司高级管理人员包括总经理、副总经理、财务总监、董事会秘书。公司高级管理人员的基本情况如下：

| 序号 | 姓名 | 职位 | 选聘情况 | 本届任职期间 |
|----|-----|-----------------|-----------------|-----------------------|
| 1 | 邱红阳 | 总经理 | 第二届董事会 第一次会议 | 2019年3月15日至2022年3月14日 |
| 2 | 马大贵 | 副总经理 | | 2019年3月15日至2022年3月14日 |
| 3 | 张侃 | 副总经理、财务总监、董事会秘书 | | 2019年3月15日至2022年3月14日 |
| 4 | 任敏 | 副总经理 | | 2019年3月15日至2022年3月14日 |

上述高级管理人员简历如下：

邱红阳先生，总经理，简历详见本节之“一、（一）董事”。

马大贵先生，副总经理，1963年6月出生，中国籍，无境外永久居留权，高中学历。1980年12月至1992年11月，就职于巴县乡镇企业局跳蹬乡企业办公室，任职员；1992年12月至1997年6月，就职于重庆铁路利达运输贸易总公司涪陵无轨站，任职员；1997年7月至2005年9月，个体经营；2005年10月至2016年2月，就职于有限公司，先后任经理、副总经理；2016年3月至今，任三羊马物流副总经理。

张侃先生，副总经理、财务总监、董事会秘书，简历详见本节之“一、（一）

董事”。

任敏女士，副总经理，简历详见本节之“一、（一）董事”。

（四）核心技术人员

公司无核心技术人员。

二、董事、监事、高级管理人员、核心技术人员及其近亲属持有股份及变动情况

（一）直接持股情况

截至本招股说明书签署日，发行人董事、监事、高级管理人员、核心技术人员及其近亲属直接持有公司股份的情况如下：

| 序号 | 股东名称 | 持股数量(股) | 持股比例 | 在本公司任职 |
|----|------|------------|--------|--------------------|
| 1 | 邱红阳 | 50,150,000 | 83.54% | 董事长、总经理 |
| 2 | 马大贵 | 300,000 | 0.50% | 副总经理 |
| 3 | 邱红刚 | 250,000 | 0.42% | 董事 |
| 4 | 任敏 | 200,000 | 0.33% | 董事、副总经理 |
| 5 | 张侃 | 200,000 | 0.33% | 董事、董事会秘书、副总经理、财务总监 |
| 6 | 李刚全 | 150,000 | 0.25% | 董事 |
| 7 | 汤荣辉 | 50,000 | 0.08% | 监事 |

除邱红阳与邱红刚为兄弟关系之外，公司董事、监事、高级管理人员及核心技术人员的近亲属未直接或间接持有本公司股份。

（二）间接持股情况

截至本招股说明书签署日，发行人董事、监事、高级管理人员、核心技术人员及其近亲属不存在间接持有公司股份的情况。

（三）报告期内持股变动情况

报告期内，发行人董事、监事、高级管理人员、核心技术人员及其近亲属所持股权变动情况如下：

| 姓名 | 2021.6.30 | | 2020.12.31 | |
|----|-----------|------|------------|------|
| | 持股数量(股) | 持股比例 | 持股数量(股) | 持股比例 |

| 姓名 | 2021.6.30 | | 2020.12.31 | |
|-----|------------|--------|------------|--------|
| | 持股数量（股） | 持股比例 | 持股数量（股） | 持股比例 |
| 邱红阳 | 50,150,000 | 83.54% | 50,150,000 | 83.54% |
| 马大贵 | 300,000 | 0.50% | 300,000 | 0.50% |
| 邱红刚 | 250,000 | 0.42% | 250,000 | 0.42% |
| 任敏 | 200,000 | 0.33% | 200,000 | 0.33% |
| 张侃 | 200,000 | 0.33% | 200,000 | 0.33% |
| 李刚全 | 150,000 | 0.25% | 150,000 | 0.25% |
| 汤荣辉 | 50,000 | 0.08% | 50,000 | 0.08% |

（续上表）

| 姓名 | 2019.12.31 | | 2018.12.31 | |
|-----|------------|--------|------------|--------|
| | 持股数量（股） | 持股比例 | 持股数量（股） | 持股比例 |
| 邱红阳 | 50,150,000 | 83.54% | 49,950,000 | 88.10% |
| 马大贵 | 300,000 | 0.50% | 300,000 | 0.53% |
| 邱红刚 | 250,000 | 0.42% | 250,000 | 0.44% |
| 任敏 | 200,000 | 0.33% | 200,000 | 0.35% |
| 张侃 | 200,000 | 0.33% | 200,000 | 0.35% |
| 李刚全 | 150,000 | 0.25% | 150,000 | 0.26% |
| 汤荣辉 | 50,000 | 0.08% | 50,000 | 0.09% |

（四）所持股份的质押或冻结情况

报告期内，发行人董事、监事、高级管理人员、核心技术人员及其近亲属所持股权不存在质押或冻结情况。

三、董事、监事、高级管理人员及核心技术人员的其他对外投资情况

截至本招股说明书签署日，发行人董事、监事、高级管理人员及核心技术人员主要对外投资情况如下表所示：

| 姓名 | 职务 | 对外投资情况 |
|-----|---------|--|
| 邱红阳 | 董事长、总经理 | 持有重庆阳刚建筑工程有限公司 95.95% 股权 |
| | | 持有宁波梅山保税港区众力锐赢股权投资合伙企业（有限合伙）的 5.41% 出资份额 |
| | | 持有重庆领航兄弟商业管理有限公司 2.00% 股权 |
| 邱红刚 | 董事 | 持有重庆阳刚建筑工程有限公司 4.05% 股权 |

| | | |
|----|----|--------------------------------|
| | | 持有海南宜人房地产开发有限公司 50.00% 股权 |
| | | 持有重庆博顿九建房地产咨询有限公司 30.00% 股权 |
| | | 持有重庆博顿美锦酒店有限公司 80.00% 股权 |
| 周淋 | 董事 | 持有顺源政信（重庆）企业管理有限责任公司 40.00% 股权 |

截至本招股说明书签署日，公司董事、监事、高级管理人员及核心技术人员均未持有与本公司存在利益冲突的对外投资，不存在自营或为他人经营与公司同类业务的情况，亦不存在与公司利益发生冲突的对外投资，不存在重大债务负担。

四、董事、监事、高级管理人员及核心技术人员的薪酬安排

（一）薪酬概况

公司董事（除独立董事外）、监事、高级管理人员及核心技术人员的薪酬结构主要由工资、奖金、社会保险及住房公积金组成。薪酬组成确定依据主要是根据年度岗位绩效评价情况，同时参照当地和行业的平均薪酬水平而确定。独立董事领取独立董事津贴。

根据现行公司制度，公司董事薪酬方案及独立董事津贴方案由薪酬与考核委员会拟订，经公司董事会、股东大会审议批准后实施；监事的薪酬方案由监事会拟订，经股东大会审议批准后实施。公司高级管理人员的薪酬分配方案由薪酬与考核委员会拟订，经董事会审议批准后实施。

（二）最近一年领取薪酬情况

公司现任董事、监事、高级管理人员与核心技术人员 2020 年度从公司领取收入情况如下：

| 序号 | 姓名 | 公司任职 | 薪酬（元） |
|----|-----|--------------------|------------|
| 1 | 邱红阳 | 董事长、总经理 | 485,935.00 |
| 2 | 邱红刚 | 董事 | 0.00 |
| 3 | 张侃 | 董事、董事会秘书、副总经理、财务总监 | 382,490.00 |
| 4 | 任敏 | 董事、副总经理 | 318,150.00 |
| 5 | 李刚全 | 董事 | 152,175.85 |
| 6 | 周淋 | 董事 | 0.00 |
| 7 | 马增荣 | 独立董事 | 48,000.00 |

| | | | |
|----|-----|--------|------------|
| 8 | 刘胜强 | 独立董事 | 48,000.00 |
| 9 | 胡坚 | 独立董事 | 48,000.00 |
| 10 | 刘险峰 | 监事会主席 | 383,480.00 |
| 11 | 汤荣辉 | 监事 | 0.00 |
| 12 | 熊承干 | 职工代表监事 | 111,329.44 |
| 13 | 马大贵 | 副总经理 | 376,470.00 |

除上述薪酬外，公司未给予公司董事、监事、高级管理人员及核心技术人员其他待遇和退休金计划。

五、董事、监事、高级管理人员及核心技术人员兼职情况

截至本招股说明书签署日，发行人董事、监事、高级管理人员及核心技术人员兼职情况如下：

| 序号 | 姓名 | 兼职单位 | 兼任单位职务 | 兼职单位与公司关系 |
|----|-----|------------------------|----------|-------------------------------------|
| 1 | 邱红阳 | 主元联运 | 执行董事、经理 | 公司全资子公司 |
| | | 西部诚通 | 副董事长 | 公司参股公司 |
| 2 | 邱红刚 | 阳刚建筑 | 监事 | 公司关联方 |
| | | 海南宜人 | 监事 | 公司关联方 |
| | | 博顿美锦酒店 | 执行董事、总经理 | 公司关联方 |
| | | 博顿九建房地产 | 执行董事 | 公司关联方 |
| 3 | 任敏 | 新津红祥 | 执行董事、总经理 | 公司全资子公司 |
| 4 | 周淋 | 物流基金 | 董事、总经理 | 公司关联方 |
| | | 顺源政信 | 执行董事 | 公司关联方 |
| | | 重庆臻宝实业有限公司 | 董事 | 公司关联方 |
| 5 | 马增荣 | 中国物流与采购联合会 | 会长助理 | 无 |
| | | 汽车物流分会 | 执行副会长 | 无 |
| | | 中国物流技术协会 | 秘书长 | 无 |
| | | 中国重汽（000951.SZ） | 独立董事 | 同时在公司及兼职单位担任独立董事 |
| | | 海晨物流（300873.SZ） | 独立董事 | 同时在公司及兼职单位担任独立董事 |
| | | 北京睿泽恒镒科技股份有限公司（831275） | 独立董事 | 同时在公司及兼职单位担任独立董事 |
| | | 北京中物联会展有限公司 | 董事长、经理 | 除马增荣先生在兼职单位担任董事长、经理而使兼职单位与本公司存在关联关系 |

| 序号 | 姓名 | 兼职单位 | 兼任单位职务 | 兼职单位与公司关系 |
|----|-----|-----------------|-------------|------------------------|
| | | | | 外，兼职单位与本公司不存在其他情形的关联关系 |
| 6 | 刘胜强 | 重庆工商大学 | 硕士生导师 | 无 |
| | | | 财务与会计研究中心主任 | 无 |
| | | 贵州百灵（002424.SZ） | 独立董事 | 同时在公司及兼职单位担任独立董事 |
| 7 | 胡坚 | 重庆大学 | 硕士生导师 | 无 |
| | | 西南政法大学 | 硕士生导师 | 无 |
| | | 重庆市股份转让中心 | 审查委员会委员 | 无 |
| | | 中国知识产权研究会 | 委员 | 无 |
| | | 中国商法学会 | 委员 | 无 |
| | | 贵州百灵（002424.SZ） | 独立董事 | 同时在公司及兼职单位担任独立董事 |
| 8 | 熊承干 | 定州铁达 | 监事 | 公司全资子公司 |
| | | 主元联运 | 监事 | 公司全资子公司 |

除上表所列外，发行人董事、监事、高级管理人员及核心技术人员不存在其他兼职情况。

六、董事、监事、高级管理人员及核心技术人员之间存在的亲属关系

发行人董事、监事、高级管理人员及核心技术人员之间存在的亲属关系如下表所示：

| 姓名 | 职务 | 亲属关系 |
|-----|---------|-----------|
| 邱红阳 | 董事长、总经理 | 邱红阳为邱红刚之兄 |
| 邱红刚 | 董事 | |

除此之外，发行人董事、监事、高级管理人员及核心技术人员之间不存在其他亲属关系。

七、董事、监事、高级管理人员及核心技术人员与公司的协议、承诺及其履行情况

（一）签订的协议、承诺情况

在公司专职工作的董事、监事、高级管理人员及核心技术人员均与公司签署

了劳动合同、竞业禁止协议、保密协议。公司董事邱红刚、周淋及独立董事马增荣、刘胜强、胡坚与公司签订了聘用合同。

除此以外，公司董事、监事、高级管理人员及核心技术人员未与公司签订其他任何协议。

关于发行人董事、监事、高级管理人员及核心技术人员作出的重要承诺详见本招股说明书“第五节 发行人基本情况”之“十一、控股股东、实际控制人、主要股东、董事、监事、高级管理人员及相关中介机构等相关责任主体的重要承诺及履行情况”。

（二）协议及承诺的履行情况

公司董事、监事、高级管理人员及核心技术人员与公司签订的协议及承诺等均履行正常，不存在违约情形。

八、董事、监事、高级管理人员任职资格

截至本招股说明书签署日，发行人董事、监事和高级管理人员均符合《公司法》、《证券法》等相关法律法规及相关规范性文件以及《公司章程》规定的任职资格。

九、董事、监事、高级管理人员近三年的变动情况

发行人董事、监事、高级管理人员最近三年变动情况如下：

（一）董事变动情况

因个人发展原因，原董事、总经理孔祥宁于 2018 年 9 月 25 日向公司递交辞职报告。根据《公司法》及公司章程的有关规定，2018 年 10 月 12 日，公司 2018 年第四次临时股东大会同意选举任敏为公司第一届董事会董事，任期为 2018 年 10 月 12 日至 2019 年 2 月 28 日。原董事、总经理孔祥宁离职后，重新补选董事，符合《公司法》关于股份有限公司董事会最低人数规定。

2019 年 3 月 15 日，经董事会提名，2019 年第一次临时股东大会选举了邱红阳、邱红刚、张侃、任敏、李刚全为公司第二届董事会成员。任期从 2019 年 3 月 15 日至 2022 年 3 月 14 日。

2019年8月28日，经董事会提名，公司2019年第三次临时股东大会审议通过，同意增选周淋为公司董事，同意选举马增荣、刘胜强、胡坚为公司独立董事。任期自2019年8月28日至2022年3月14日。

（二）监事变动情况

2019年3月前，公司监事为王金全、汤荣辉、熊承干，其中熊承干为职工代表监事，王金全为监事会主席。

2019年3月15日，2019年第一次临时股东大会同意选举刘险峰、汤荣辉为公司第二届监事会监事候选人。同日，第五届职工代表大会第六次会议同意选举熊承干为公司第二届监事会职工代表监事。同日，第二届监事会第一次会议同意选举刘险峰为监事会主席。三名监事任期从2019年3月15日至2022年3月14日。

（三）高级管理人员变动情况

2018年9月25日公司收到原董事、总经理孔祥宁递交的辞职报告。2018年9月27日，第一届董事会第二十八次会议同意聘任邱红阳为公司总经理，任期为2018年9月27日至2019年2月28日。原董事、总经理孔祥宁离职后，控股股东、实际控制人邱红阳担任总经理，公司经营未受到原董事、总经理孔祥宁离职影响。

2019年3月15日，公司第二届董事会第一次会议同意聘任邱红阳为公司总经理，同意聘任马大贵、张侃、任敏为公司副总经理，同意聘任张侃为公司董事会秘书、财务总监。

（四）董事、高级管理人员未发生重大不利变化

最近三年，公司董事、高级管理人员变化原因系个别董事、高级管理人员离职、公司董事会换届以及完善公司治理结构所致，不属于发生重大变化的情形，未对公司报告期内业务和生产经营决策的连续性和稳定性构成重大不利影响。

经核查，保荐机构认为：原董事、总经理孔祥宁因个人原因于2018年9月25日向公司递交辞职报告，离职后未对公司生产经营产生重大不利影响。原董事、总经理孔祥宁离职后，公司及时召开了董事会、股东大会，对董事、高级管理人员进行补选。变动后的新增董事任敏、总经理邱红阳均由公司内部产生。

公司于 2019 年 3 月 15 日召开 2019 年第一次临时股东大会，完成董事成员的换届选举。换届选举后的董事会成员与上届董事会成员一致，未发生变化。

公司于 2019 年 8 月 28 日召开 2019 年第三次临时股东大会，增选董事周淋、独立董事马增荣、刘胜强、胡坚，进一步完善公司治理结构。

综上，最近三年内公司董事、高级管理人员仅有一人离职，该离职人员未对公司生产经营造成不利影响。因此，公司董事、高级管理人员变化情况不属于发生重大不利变化情形，未对公司报告期内业务和生产经营决策的连续性和稳定性构成重大不利影响。

第九节 公司治理

公司设立以来，已严格按照《公司法》、《证券法》等有关法律、行政法规的规定，结合公司实际情况制定了《公司章程》，建立了股东大会、董事会、监事会制度。报告期内公司股东大会、董事会和监事会严格按照相关法律及公司章程的规定，依法规范运行，公司已逐步建立健全了公司治理结构。

一、股东大会、董事会、监事会、独立董事和董事会秘书制度的建立健全及运作情况

本公司法人治理结构相关制度制定以来，公司股东大会、董事会、监事会、独立董事和董事会秘书依法规范运作和履行职责，未出现任何违法违规现象，公司法人治理结构的功能不断得到完善。

（一）股东大会制度的建立健全及运作情况

发行人股东大会严格按照《公司章程》和《股东大会议事规则》的相关规定规范运行。公司股东大会对《公司章程》修订、董事、监事提名和选举、利润分配、重大投资、公司重要规章制度的建立等事项作出相关决议，切实发挥股东大会的作用。

股份公司成立至本招股说明书签署日，公司共计召开 32 次股东大会。公司历次股东大会的召集、提案、通知、出席、议事、表决、决议及会议记录均严格按照有关法律、法规、《公司章程》及《股东大会议事规则》的相关规定执行。股东认真履行股东义务，依法行使股东权利。股东大会制度的建立健全对完善公司治理结构和规范运作起到了积极作用。

（二）董事会制度的建立健全及运行情况

根据《公司法》、《公司章程》等规定，本公司设立了董事会，对股东大会负责。董事会由 9 名董事组成，其中独立董事 3 名，设董事长 1 名。公司建立了《董事会议事规则》，对董事会的职权、召集、通知、召开、表决、决议及会议记录等进行规范。

股份公司成立至本招股说明书签署日，公司共计召开 61 次董事会。公司历

次董事会的召开、决议的内容及签署均符合相关制度要求，与会董事不存在违反《公司法》、《公司章程》及相关制度等要求行使职权的行为。

（三）监事会制度的建立健全及运行情况

根据《公司法》、《公司章程》等规定，本公司设立了监事会，对股东大会负责。监事会由3名监事组成，设监事会主席1人。其中，职工代表1人，监事会中的职工代表由公司职工通过职工代表大会民主选举产生。公司建立了《监事会议事规则》，对监事会的职权、召集、通知、召开、表决、决议及会议记录等进行规范。

股份公司成立至本招股说明书签署日，公司共计召开29次监事会。公司历次监事会会议的召开、决议的内容及签署符合相关制度要求，与会监事不存在违反《公司法》、《公司章程》及相关制度等要求行使职权的行为。

（四）独立董事制度的建立健全及运行情况

为进一步完善公司治理结构，促进公司的规范运作，根据中国证监会《关于在上市公司建立独立董事制度的指导意见》规定，发行人制定了《独立董事工作细则》。目前，发行人董事会由9名董事组成，其中独立董事3名。独立董事任期三年，任期届满，连选可以连任，但是连任时间不得超过六年。

公司于2019年8月设立独立董事制度并聘任独立董事后，独立董事发挥了在财务、法律及战略决策等方面的专业特长，维护了全体股东的利益，在完善公司治理结构、公司战略发展选择等方面起到了促进作用。独立董事均出席公司自独立董事制度设立以来召开的历次董事会会议，认真审议董事会提出的各项议案，参与讨论决策公司有关重大事项；积极参加公司股东大会会议，认真听取现场股东提出的意见和建议；以其丰富的专业知识和经验，就公司经营管理和规范治理提出宝贵意见和建议；对关联交易发表了独立意见，确保关联交易的公平合理。各位独立董事根据自身的专长，亦分别担任董事会下设的审计委员会、薪酬与考核委员会委员，参与董事会下属专业委员会的工作。

（五）董事会秘书制度的建立健全及运行情况

根据《公司章程》和《董事会秘书工作制度》，董事会设董事会秘书，由董事长提名，董事会聘任或解聘。董事会秘书为公司的高级管理人员，对董事会负

责，依据《公司法》及证券交易所的有关规定赋予的职权开展工作，负责信息披露和保密，投资者关系管理，组织筹备董事会会议和股东大会会议，负责股东资料管理等事宜。

公司董事会秘书严格按照《公司法》、《公司章程》、《董事会秘书工作细则》的规定，勤勉尽责地履行职权，确保了公司董事会会议和股东大会依法召开、依法行使职权，及时向公司股东、董事通报公司的有关信息，建立了与股东的良好关系，为公司治理结构的完善和董事会、股东大会正常行使职权发挥了重要的作用。

（六）董事会专门委员会制度的建立健全及运行情况

2019年11月12日，经本公司第二届董事会第八次会议通过，董事会下设审计委员会、提名委员会、战略发展委员会、薪酬与考核委员会等四个专门委员会，并通过了各专门委员会议事规则等制度，同时选举通过各委员会的委员人选。

截至本招股说明书签署日，各专门委员会委员名单如下：

| 专门委员会名称 | 主任委员 | 委员姓名 |
|----------|------|------------|
| 审计委员会 | 刘胜强 | 刘胜强、胡坚、李刚全 |
| 战略发展委员会 | 邱红阳 | 邱红阳、马增荣、胡坚 |
| 薪酬与考核委员会 | 马增荣 | 马增荣、刘胜强、任敏 |
| 提名委员会 | 胡坚 | 胡坚、马增荣、张侃 |

各专门委员会设立以后按照相应工作制度和相关法律法规的规定正常运行，在公司发展和治理等方面发挥了积极的作用。

1、董事会审计委员会

审计委员会是董事会下设的专门工作机构，对董事会负责，根据《公司章程》和董事会议事规则等的规定对公司内部审计、内控体系等方面进行监督并提供专业咨询意见。

（1）人员构成

审计委员会成员由三名董事组成，其中独立董事二名，独立董事中至少有一名为专业会计人士。

审计委员会委员由董事长、二分之一以上独立董事或者全体董事的三分之一

以上提名，并由董事会选举产生。

审计委员会设主任委员一名，在委员内选举独立董事委员（需为会计专业人士）担任，负责主持委员会工作。

审计委员会成员由三名董事组成，分别是刘胜强、胡坚、李刚全，刘胜强为专业会计人士，担任主任委员。

（2）运行情况

公司审计委员会每季度至少召开一次定期会议，就公司财务报告、内部控制、审计机构审计情况等进行讨论，就相关议题形成书面记录提交给董事会。

2、董事会战略发展委员会

战略发展委员会是董事会下设的专门工作机构，主要负责对公司长期发展战略和重大投资决策进行研究并提出建议。

（1）人员构成

战略发展委员会成员由三名董事组成，其中至少包括一名独立董事。

战略发展委员会委员由董事长、二分之一以上独立董事或者全体董事的三分之一以上提名，并由董事会选举产生。战略发展委员会设主任委员一名，由董事长担任，负责主持委员会工作；主任委员在委员内选举产生。

战略发展委员会成员由三名董事组成，分别是邱红阳、马增荣、胡坚，由董事长邱红阳担任主任委员。

（2）运行情况

公司战略发展委员会每半年至少召开一次定期会议，主要研究讨论了公司未来发展战略、募投项目前景等议题，就相关议题形成了书面建议提交公司董事会。

3、董事会薪酬与考核委员会

薪酬与考核委员会是董事会下设的专门工作机构，主要负责制定公司董事及高级管理人员的考核标准并进行考核；负责制订、审查公司董事及高级管理人员的薪酬政策与方案，对董事会负责。

（1）人员构成

薪酬与考核委员会成员由三名董事组成，其中独立董事二名。

薪酬与考核委员会委员由董事长、二分之一以上独立董事或者全体董事的三分之一以上提名，并由董事会选举产生。

薪酬与考核委员会设主任委员一名，由独立董事委员担任，负责主持委员会工作；主任委员由董事会选举产生。

薪酬与考核委员会成员由三名董事组成，分别是马增荣、刘胜强、任敏，马增荣担任主任委员。

（2）运行情况

公司薪酬与考核委员会每年至少召开一次定期会议，主要研究讨论董事及高级管理人员薪酬及考核方案等议题，就相关议题形成书面记录提交给董事会。

4、董事会提名委员会

提名委员会是董事会下设的专门工作机构，主要负责拟订公司董事和高级管理人员的选拔标准和程序，搜寻人选，进行选择并提出建议。

（1）人员构成

提名委员会成员由三名董事组成，其中独立董事二名。

提名委员会委员由董事长、二分之一以上独立董事或者全体董事的三分之一以上提名，并由董事会选举产生。

提名委员会设主任委员一名，由独立董事委员担任，负责主持委员会工作；主任委员由董事会选举产生。

提名委员会成员由三名董事组成，分别是胡坚、马增荣、张侃，胡坚担任主任委员。

（2）运行情况

公司提名委员会每年至少召开一次定期会议，讨论同行业公司董事、经理人员选任标准等议题，就相关议题形成书面记录提交给董事会。

各专门委员会设立以来，均按照《公司法》、《证券法》、《公司章程》及其工作细则等规定规范运作，保障了董事会各项工作的顺利展开，为公司完善治理结

构和规范运作发挥了重要作用。

二、发行人最近三年违法违规行为情况

报告期内，公司已建立规范的治理结构，不存在重大违法违规行为，也不存在因重大违法违规被国家机关及行业主管部门等给予重大处罚的情形。

三、发行人在股转系统挂牌期间的合法合规情况

2016年8月8日，公司股票在全国股转系统挂牌并公开转让。证券代码为838107，证券简称为“三羊马”，采用集合竞价的交易方式。

公司股票在全国股份转让系统挂牌期间，严格遵守《非上市公司监督管理办法》、《全国中小企业股份转让系统业务规则（试行）》、《全国中小企业股份转让系统挂牌公司信息披露规则》等法律法规及相关细则指引，不存在因信息披露、股权交易等事项被全国股份转让系统采取自律监管措施、纪律处分等处罚的记录。公司在股转系统挂牌期间未受到行政处罚或被采取监管措施。

四、发行人与控股股东资金占用和担保情况

截至本招股说明书签署日，发行人不存在资金被控股股东、实际控制人及其控制的其他企业以借款、代偿债务、代垫款项或其他方式占用的情形，不存在为控股股东、实际控制人及其控制的其他企业进行违规担保的情形。

五、内部控制完整性、合理性和有效性的自我评估意见

公司重视内部控制和公司治理，公司现有的内部控制已经覆盖了公司经营各流程和各层面，形成了规范的运作体系，能够预防和及时发现、纠正公司运营过程中可能出现的重大错误和舞弊，保护公司资产的安全，保证会计记录和会计信息的真实、准确和及时，在完整性、合理性及有效性方面不存在重大缺陷。随着公司业务的调整、管理要求的不断提高以及更好的适应外部环境变化，公司还将继续增强和完善内部控制。公司认为：根据《企业内部控制基本规范》及相关规定，本公司内部控制于2021年6月30日在所有重大方面是有效的。

六、注册会计师对内部控制的鉴证意见

天健会计师事务所就公司内部控制的有效性出具了《关于三羊马（重庆）物

流股份有限公司内部控制的鉴证报告》“天健审〔2021〕8-342号”，认为：三羊马物流按照《企业内部控制基本规范》及相关规定于2021年6月30日在所有重大方面保持了有效的内部控制。

第十节 财务会计信息

以下引用的数据，非经特别说明，均引自经天健会计师事务所（特殊普通合伙）审计的财务报表或根据其中相关数据计算得出，按合并报表口径披露。

本节的财务会计数据及有关的分析反映本公司报告期内经审计的财务报表及有关附注的重要内容。投资者欲对本公司的财务状况、经营成果和现金流量等进行更详细的了解，还应阅读审计报告和财务报表全文，以获取全部的财务资料。

一、财务报表

（一）合并报表

1、合并资产负债表

（1）资产部分

单位：元

| 项目 | 2021.6.30 | 2020.12.31 | 2019.12.31 | 2018.12.31 |
|------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| 流动资产： | | | | |
| 货币资金 | 191,563,535.52 | 159,990,449.17 | 137,671,433.45 | 86,806,825.08 |
| 交易性金融资产 | -- | 153,497.96 | 43,000,000.00 | -- |
| 以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产 | -- | -- | -- | -- |
| 应收票据 | -- | 1,211,600.28 | -- | 8,910,501.11 |
| 应收账款 | 290,009,295.51 | 310,862,600.65 | 288,132,495.59 | 277,676,258.73 |
| 应收款项融资 | 15,634,336.97 | 30,128,946.68 | 26,155,442.80 | -- |
| 预付款项 | 7,583,453.88 | 5,189,096.29 | 7,816,049.70 | 7,109,267.23 |
| 其他应收款 | 23,449,090.46 | 16,931,700.10 | 22,842,231.27 | 22,801,472.13 |
| 存货 | 12,894,069.84 | 12,146,747.33 | 11,086,977.78 | 6,757,959.40 |
| 其他流动资产 | 10,376,444.11 | 5,476,887.60 | 480,668.16 | 20,000,000.00 |
| 流动资产合计 | 551,510,226.29 | 542,091,526.06 | 537,185,298.75 | 430,062,283.68 |
| 非流动资产： | | | | |
| 可供出售金融资产 | -- | -- | -- | 320,000.00 |
| 长期股权投资 | 27,195,807.81 | 26,988,918.26 | 26,571,787.11 | 26,215,589.67 |
| 其他权益工具投资 | 320,000.00 | 320,000.00 | 320,000.00 | -- |
| 投资性房地产 | 54,517,957.71 | 56,420,818.29 | 60,226,539.45 | 64,032,260.60 |

| 项目 | 2021.6.30 | 2020.12.31 | 2019.12.31 | 2018.12.31 |
|----------------|-------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| 固定资产 | 133,761,812.61 | 111,572,636.48 | 114,571,657.84 | 127,818,096.58 |
| 在建工程 | 121,149,333.58 | 66,801,727.68 | 11,039,109.71 | 123,572.00 |
| 使用权资产 | 15,673,551.39 | -- | -- | -- |
| 无形资产 | 129,787,998.61 | 131,415,073.99 | 134,686,583.66 | 71,970,786.16 |
| 长期待摊费用 | 959,015.20 | 2,816,429.20 | 8,683,936.80 | 16,862,790.45 |
| 递延所得税资产 | 10,709,979.65 | 11,227,570.36 | 11,248,183.33 | 11,078,623.83 |
| 其他非流动资产 | 1,148,985.92 | -- | 52,127.81 | -- |
| 非流动资产合计 | 495,224,442.48 | 407,563,174.26 | 367,399,925.71 | 318,421,719.29 |
| 资产总计 | 1,046,734,668.77 | 949,654,700.32 | 904,585,224.46 | 748,484,002.97 |

(2) 负债和权益部分

单位：元

| 项目 | 2021.6.30 | 2020.12.31 | 2019.12.31 | 2018.12.31 |
|----------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| 流动负债： | | | | |
| 短期借款 | 145,194,527.78 | 90,121,028.23 | 113,664,459.79 | 114,000,000.00 |
| 应付票据 | 39,991,249.60 | 28,532,802.88 | 35,053,450.14 | 20,642,907.15 |
| 应付账款 | 223,200,213.69 | 220,433,079.02 | 208,917,108.52 | 152,857,623.09 |
| 预收款项 | 687,267.99 | 802,975.90 | 5,103,464.68 | 3,113,994.46 |
| 合同负债 | 3,361,970.27 | 1,230,104.08 | -- | -- |
| 应付职工薪酬 | 4,938,672.26 | 10,091,876.40 | 12,390,134.82 | 9,661,142.82 |
| 应交税费 | 5,864,408.10 | 10,992,221.85 | 5,665,286.22 | 12,704,653.74 |
| 其他应付款 | 12,514,834.97 | 21,669,854.81 | 13,272,755.34 | 11,697,932.83 |
| 一年内到期的非流动负债 | 4,492,905.12 | -- | 5,661,585.10 | 12,894,809.22 |
| 流动负债合计 | 440,246,049.78 | 383,873,943.17 | 399,728,244.61 | 337,573,063.31 |
| 非流动负债： | | | | |
| 长期借款 | 51,070,125.00 | 51,318,528.23 | 33,000,000.00 | 3,048,652.44 |
| 租赁负债 | 10,939,291.01 | -- | -- | -- |
| 长期应付款 | -- | -- | -- | 2,478,256.84 |
| 递延收益 | 19,822,475.33 | 21,604,910.87 | 24,024,754.63 | 26,944,835.65 |
| 递延所得税负债 | 1,766,843.22 | 2,144,786.49 | 2,736,408.65 | 3,072,033.17 |
| 非流动负债合计 | 83,598,734.56 | 75,068,225.59 | 59,761,163.28 | 35,543,778.10 |
| 负债合计 | 523,844,784.34 | 458,942,168.76 | 459,489,407.89 | 373,116,841.41 |

| 项目 | 2021.6.30 | 2020.12.31 | 2019.12.31 | 2018.12.31 |
|-------------------|-------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| 所有者权益： | | | | |
| 股本 | 60,030,000.00 | 60,030,000.00 | 60,030,000.00 | 56,700,000.00 |
| 资本公积 | 189,097,213.77 | 189,097,213.77 | 189,097,213.77 | 142,707,213.77 |
| 专项储备 | -- | -- | -- | 1,044,392.39 |
| 盈余公积 | 32,807,004.66 | 32,807,004.66 | 26,693,840.76 | 20,208,855.09 |
| 未分配利润 | 240,955,666.00 | 208,778,313.13 | 169,274,762.04 | 154,706,700.31 |
| 归属于母公司股东权益合计 | 522,889,884.43 | 490,712,531.56 | 445,095,816.57 | 375,367,161.56 |
| 少数股东权益 | -- | -- | -- | -- |
| 所有者权益合计 | 522,889,884.43 | 490,712,531.56 | 445,095,816.57 | 375,367,161.56 |
| 负债和所有者权益总计 | 1,046,734,668.77 | 949,654,700.32 | 904,585,224.46 | 748,484,002.97 |

2、合并利润表

单位：元

| 项目 | 2021年1-6月 | 2020年度 | 2019年度 | 2018年度 |
|--------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| 一、营业收入 | 471,262,157.59 | 867,402,606.03 | 919,864,695.11 | 829,163,204.67 |
| 减：营业成本 | 414,120,316.20 | 749,127,910.72 | 785,414,648.24 | 679,477,521.42 |
| 税金及附加 | 3,336,300.07 | 6,043,261.05 | 7,325,764.95 | 5,945,187.49 |
| 销售费用 | 1,825,489.93 | 4,324,362.60 | 6,841,469.40 | 4,550,602.25 |
| 管理费用 | 13,599,899.15 | 33,175,143.98 | 32,198,271.59 | 31,903,555.11 |
| 研发费用 | 842,592.25 | 3,194,473.47 | 2,469,239.58 | 1,675,904.21 |
| 财务费用 | 3,619,778.69 | 6,110,351.57 | 7,583,283.14 | 6,770,293.26 |
| 其中：利息费用 | 4,201,395.84 | 7,160,804.94 | 8,203,155.26 | 7,235,981.87 |
| 利息收入 | 639,231.97 | 1,188,787.10 | 679,756.29 | 952,192.09 |
| 加：其他收益 | 1,793,757.54 | 10,148,604.00 | 5,537,164.02 | 3,325,722.03 |
| 投资收益（损失以“-”号填列） | 601,263.44 | 1,611,595.19 | 636,175.16 | 639,156.11 |
| 其中：对联营企业和合营企业的投资收益 | 206,889.55 | 417,131.15 | 356,197.44 | 375,843.69 |
| 以摊余成本计量的金融资产终止确认收益 | -- | -- | -- | -- |
| 净敞口套期收益（损失以“-”号填列） | -- | -- | -- | -- |
| 公允价值变动收益（损失以“-”号填 | -- | -6,814.92 | -- | -- |

| 项目 | 2021年1-6月 | 2020年度 | 2019年度 | 2018年度 |
|-----------------------------|---------------|---------------|---------------|----------------|
| 列) | | | | |
| 信用减值损失（损失以“-”号填列） | 1,922,544.28 | -1,825,387.03 | -3,557,882.19 | -- |
| 资产减值损失（损失以“-”号填列） | -- | -- | -- | -46,567,465.87 |
| 资产处置收益（损失以“-”号填列） | 183,165.37 | -86,268.12 | -76,823.42 | -2,511,365.30 |
| 二、营业利润 | 38,418,511.93 | 75,268,831.76 | 80,570,651.78 | 53,726,187.90 |
| 加：营业外收入 | 32,957.65 | 329,730.60 | 263,581.08 | 298,454.97 |
| 减：营业外支出 | 163,018.94 | 213,363.02 | 521,104.50 | 183,882.78 |
| 三、利润总额 | 38,288,450.64 | 75,385,199.34 | 80,313,128.36 | 53,840,760.09 |
| 减：所得税费用 | 6,111,097.77 | 11,759,484.35 | 12,901,080.96 | 8,611,522.81 |
| 四、净利润（净亏损以“-”号填列） | 32,177,352.87 | 63,625,714.99 | 67,412,047.40 | 45,229,237.28 |
| （一）按经营持续性分类： | | | | |
| 1.持续经营净利润（净亏损以“-”号填列） | 32,177,352.87 | 63,625,714.99 | 67,412,047.40 | 45,229,237.28 |
| 2.终止经营净利润（净亏损以“-”号填列） | -- | -- | -- | -- |
| （二）按所有权归属分类： | -- | -- | | |
| 1.归属于母公司所有者的净利润（净亏损以“-”号填列） | 32,177,352.87 | 63,625,714.99 | 67,412,047.40 | 45,229,237.28 |
| 2.少数股东损益（净亏损以“-”号填列） | -- | -- | -- | -- |
| 五、其他综合收益的税后净额 | -- | -- | -- | -- |
| 六、综合收益总额 | 32,177,352.87 | 63,625,714.99 | 67,412,047.40 | 45,229,237.28 |
| 归属于母公司所有者的综合收益总额 | 32,177,352.87 | 63,625,714.99 | 67,412,047.40 | 45,229,237.28 |
| 归属于少数股东的综合收益总额 | -- | -- | -- | -- |
| 七、每股收益 | | | | |
| （一）基本每股收益 | 0.54 | 1.06 | 1.17 | 0.80 |
| （二）稀释每股收益 | 0.54 | 1.06 | 1.17 | 0.80 |

3、合并现金流量表

单位：元

| 项目 | 2021年1-6月 | 2020年度 | 2019年度 | 2018年度 |
|---------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| 一、经营活动产生的现金流量 | | | | |
| 销售商品、提供劳务收到的现金 | 441,841,047.12 | 761,767,760.30 | 870,367,386.81 | 813,983,253.70 |
| 收到其他与经营活动有关的现金 | 4,956,932.48 | 33,709,579.07 | 9,457,643.53 | 24,303,196.19 |
| 经营活动现金流入小计 | 446,797,979.60 | 795,477,339.37 | 879,825,030.34 | 838,286,449.89 |
| 购买商品、接受劳务支付的现金 | 343,321,407.61 | 603,674,454.65 | 590,389,670.57 | 641,728,549.97 |
| 支付给职工以及为职工支付的现金 | 42,958,237.92 | 73,713,181.35 | 81,632,344.35 | 72,261,782.95 |
| 支付的各项税费 | 24,461,888.31 | 32,403,438.56 | 52,711,497.95 | 48,054,496.88 |
| 支付其他与经营活动有关的现金 | 48,789,272.65 | 18,807,265.43 | 42,256,119.54 | 32,949,710.86 |
| 经营活动现金流出小计 | 459,530,806.49 | 728,598,339.99 | 766,989,632.41 | 794,994,540.66 |
| 经营活动产生的现金流量净额 | -12,732,826.89 | 66,878,999.38 | 112,835,397.93 | 43,291,909.23 |
| 二、投资活动产生的现金流量： | | | | |
| 收回投资收到的现金 | 80,175,126.49 | 126,000,000.00 | 411,000,000.00 | -- |
| 取得投资收益收到的现金 | 382,745.36 | 934,151.16 | 452,805.94 | 263,312.42 |
| 处置固定资产、无形资产和其他长期资产收回的现金净额 | 435,108.96 | 414,408.45 | -- | 284,801.00 |
| 处置子公司及其他营业单位收到的现金净额 | -- | -- | -- | -- |
| 收到其他与投资活动有关的现金 | -- | 15,400,000.00 | 500,000.00 | -- |
| 投资活动现金流入小计 | 80,992,980.81 | 142,748,559.61 | 411,952,805.94 | 548,113.42 |
| 购建固定资产、无形资产和其他长期资产支付的现金 | 29,458,809.01 | 41,647,781.22 | 73,602,636.39 | 38,422,045.61 |
| 投资支付的现金 | 80,010,000.00 | 83,000,000.00 | 434,000,000.00 | 20,000,000.00 |
| 支付其他与投资活动有关的现金 | 9,400,000.00 | 7,000,000.00 | -- | 1,000,000.00 |
| 投资活动现金流出小计 | 118,868,809.01 | 131,647,781.22 | 507,602,636.39 | 59,422,045.61 |
| 投资活动产生的现金流量净额 | -37,875,828.20 | 11,100,778.39 | -95,649,830.45 | -58,873,932.19 |
| 三、筹资活动产生的现金流量： | | | | |

| 项目 | 2021年1-6月 | 2020年度 | 2019年度 | 2018年度 |
|---------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| 吸收投资收到的现金 | -- | -- | 49,706,200.00 | -- |
| 其中：子公司吸收少数股东投资收到的现金 | -- | -- | -- | -- |
| 取得借款收到的现金 | 110,000,000.00 | 108,500,000.00 | 146,500,000.00 | 113,310,000.00 |
| 收到其他与筹资活动有关的现金 | -- | -- | -- | -- |
| 筹资活动现金流入小计 | 110,000,000.00 | 108,500,000.00 | 196,206,200.00 | 113,310,000.00 |
| 偿还债务支付的现金 | 55,250,000.00 | 113,750,000.00 | 114,000,000.00 | 121,101,521.67 |
| 分配股利、利润或偿付利息支付的现金 | 4,046,687.84 | 25,225,276.56 | 53,453,789.73 | 29,928,845.84 |
| 支付其他与筹资活动有关的现金 | 1,527,837.45 | 8,095,863.18 | 13,882,441.88 | 6,750,463.50 |
| 筹资活动现金流出小计 | 60,824,525.29 | 147,071,139.74 | 181,336,231.61 | 157,780,831.01 |
| 筹资活动产生的现金流量净额 | 49,175,474.71 | -38,571,139.74 | 14,869,968.39 | -44,470,831.01 |
| 四、汇率变动对现金及现金等价物的影响 | -- | -- | -- | -- |
| 五、现金及现金等价物净增加额 | -1,433,180.38 | 39,408,638.03 | 32,055,535.87 | -60,052,853.97 |
| 加：期初现金及现金等价物余额 | 151,505,093.72 | 112,096,455.69 | 80,040,919.82 | 140,093,773.79 |
| 六、期末现金及现金等价物余额 | 150,071,913.34 | 151,505,093.72 | 112,096,455.69 | 80,040,919.82 |

（二）母公司报表

1、资产负债表

（1）资产部分

单位：元

| 项目 | 2021.6.30 | 2020.12.31 | 2019.12.31 | 2018.12.31 |
|------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| 流动资产： | | | | |
| 货币资金 | 181,642,813.30 | 149,778,570.71 | 124,529,454.02 | 80,421,528.32 |
| 交易性金融资产 | -- | 153,497.96 | 43,000,000.00 | -- |
| 以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产 | -- | -- | -- | -- |
| 应收票据 | -- | -- | -- | 8,910,501.11 |
| 应收账款 | 284,723,575.41 | 304,367,324.28 | 283,236,210.24 | 268,219,997.23 |
| 应收款项融资 | 13,146,511.67 | 28,387,553.37 | 24,115,174.44 | -- |

| 项目 | 2021.6.30 | 2020.12.31 | 2019.12.31 | 2018.12.31 |
|----------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| 预付款项 | 7,529,306.27 | 5,137,413.01 | 7,734,432.59 | 7,044,780.85 |
| 其他应收款 | 125,579,910.51 | 53,616,515.90 | 41,744,249.09 | 21,761,732.98 |
| 存货 | 13,460,548.28 | 11,816,380.22 | 11,062,980.44 | 6,733,962.06 |
| 其他流动资产 | 3,415,094.35 | 3,223,121.79 | -- | 20,000,000.00 |
| 流动资产合计 | 629,497,759.79 | 556,480,377.24 | 535,422,500.82 | 413,092,502.55 |
| 非流动资产： | | | | |
| 可供出售金融资产 | -- | -- | -- | 320,000.00 |
| 长期股权投资 | 84,460,969.34 | 84,254,079.79 | 83,836,948.64 | 34,980,751.20 |
| 其他权益工具投资 | 320,000.00 | 320,000.00 | 320,000.00 | -- |
| 投资性房地产 | 54,517,957.71 | 56,420,818.29 | 60,226,539.45 | 64,032,260.60 |
| 固定资产 | 123,212,009.84 | 100,715,248.15 | 114,053,039.96 | 127,048,386.47 |
| 在建工程 | 1,648,312.95 | 27,195,184.36 | 2,505,479.72 | 123,572.00 |
| 使用权资产 | 15,673,551.39 | | | |
| 无形资产 | 60,225,897.88 | 61,109,927.86 | 62,895,346.73 | 64,486,277.85 |
| 长期待摊费用 | 959,015.20 | 2,816,429.20 | 8,683,936.80 | 16,443,969.33 |
| 递延所得税资产 | 10,417,890.29 | 10,873,280.00 | 10,859,332.96 | 10,539,125.39 |
| 其他非流动资产 | 1,125,000.00 | -- | 52,127.81 | -- |
| 非流动资产合计 | 352,560,604.60 | 343,704,967.65 | 343,432,752.07 | 317,974,342.84 |
| 资产总计 | 982,058,364.39 | 900,185,344.89 | 878,855,252.89 | 731,066,845.39 |

(2) 负债和权益部分

单位：元

| 项目 | 2021.6.30 | 2020.12.31 | 2019.12.31 | 2018.12.31 |
|--------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| 流动负债： | | | | |
| 短期借款 | 140,194,527.78 | 90,121,028.23 | 108,664,459.79 | 114,000,000.00 |
| 应付票据 | 39,991,249.60 | 28,532,802.88 | 35,053,450.14 | 20,642,907.15 |
| 应付账款 | 181,010,084.22 | 197,180,134.51 | 197,259,022.62 | 141,435,548.31 |
| 预收款项 | 687,267.99 | 802,975.90 | 5,103,464.68 | 3,113,994.46 |
| 合同负债 | 3,361,970.27 | 1,230,104.08 | -- | -- |
| 应付职工薪酬 | 4,806,821.02 | 9,865,324.97 | 12,010,109.64 | 9,437,284.80 |
| 应交税费 | 5,595,338.73 | 10,484,181.94 | 5,058,202.14 | 11,907,863.49 |
| 其他应付款 | 17,022,849.36 | 16,931,951.52 | 23,437,819.27 | 22,411,147.97 |

| 项目 | 2021.6.30 | 2020.12.31 | 2019.12.31 | 2018.12.31 |
|-------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| 一年内到期的非流动负债 | 4,492,905.12 | -- | 5,661,585.10 | 12,894,809.22 |
| 流动负债合计 | 397,163,014.09 | 355,148,504.03 | 392,248,113.38 | 335,843,555.40 |
| 非流动负债： | | | | |
| 长期借款 | 51,070,125.00 | 51,318,528.23 | 33,000,000.00 | 3,048,652.44 |
| 租赁负债 | 10,939,291.01 | | | |
| 长期应付款 | -- | -- | -- | 2,478,256.84 |
| 递延收益 | 19,822,475.33 | 21,604,910.87 | 24,024,754.63 | 26,944,835.65 |
| 递延所得税负债 | 1,766,843.22 | 2,144,786.49 | 2,736,408.65 | 3,072,033.17 |
| 非流动负债合计 | 83,598,734.56 | 75,068,225.59 | 59,761,163.28 | 35,543,778.10 |
| 负债合计 | 480,761,748.65 | 430,216,729.62 | 452,009,276.66 | 371,387,333.50 |
| 所有者权益： | | | | |
| 股本 | 60,030,000.00 | 60,030,000.00 | 60,030,000.00 | 56,700,000.00 |
| 资本公积 | 187,116,568.64 | 187,116,568.64 | 187,116,568.64 | 140,726,568.64 |
| 专项储备 | -- | -- | -- | 1,044,392.39 |
| 盈余公积 | 32,807,004.66 | 32,807,004.66 | 26,693,840.76 | 20,208,855.09 |
| 未分配利润 | 221,343,042.44 | 190,015,041.97 | 153,005,566.83 | 140,999,695.77 |
| 所有者权益合计 | 501,296,615.74 | 469,968,615.27 | 426,845,976.23 | 359,679,511.89 |
| 负债和所有者权益总计 | 982,058,364.39 | 900,185,344.89 | 878,855,252.89 | 731,066,845.39 |

2、利润表

单位：元

| 项目 | 2021年1-6月 | 2020年度 | 2019年度 | 2018年度 |
|---------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| 一、营业收入 | 453,035,923.67 | 820,652,042.59 | 861,814,460.80 | 768,569,974.57 |
| 减：营业成本 | 399,175,663.82 | 709,847,430.91 | 734,802,776.47 | 626,306,907.94 |
| 税金及附加 | 2,749,244.42 | 4,935,291.46 | 6,353,643.81 | 5,459,420.31 |
| 销售费用 | 1,825,489.93 | 4,324,362.60 | 6,841,469.40 | 4,550,602.25 |
| 管理费用 | 12,081,471.40 | 30,362,282.57 | 29,534,642.35 | 30,209,013.89 |
| 研发费用 | 842,592.25 | 3,194,473.47 | 2,469,239.58 | 1,675,904.21 |
| 财务费用 | 3,584,787.12 | 5,937,290.73 | 7,493,821.57 | 6,435,825.39 |
| 其中：利息费用 | 4,154,708.33 | 6,924,877.88 | 8,085,524.02 | 6,912,515.87 |
| 利息收入 | 621,067.77 | 1,114,857.42 | 642,901.46 | 939,421.46 |
| 加：其他收益 | 1,793,757.54 | 10,137,543.76 | 5,537,164.02 | 3,325,722.03 |

| 项目 | 2021年1-6月 | 2020年度 | 2019年度 | 2018年度 |
|---------------------|---------------|---------------|---------------|----------------|
| 投资收益（损失以“-”号填列） | 601,263.44 | 1,611,595.19 | 636,175.16 | 639,156.11 |
| 其中：对联营企业和合营企业的投资收益 | 206,889.55 | 417,131.15 | 356,197.44 | 375,843.69 |
| 以摊余成本计量的金融资产终止确认收益 | -- | -- | -- | -- |
| 净敞口套期收益（损失以“-”号填列） | -- | -- | -- | -- |
| 公允价值变动收益（损失以“-”号填列） | -- | -6,814.92 | -- | -- |
| 信用减值损失（损失以“-”号填列） | 1,831,981.29 | -1,591,550.92 | -3,539,256.42 | -- |
| 资产减值损失（损失以“-”号填列） | -- | -- | -- | -46,538,426.08 |
| 资产处置收益（损失以“-”号填列） | 183,165.37 | -13,913.73 | 11,854.73 | -2,392,981.17 |
| 二、营业利润（亏损以“-”号填列） | 37,186,842.37 | 72,187,770.23 | 76,964,805.11 | 48,965,771.47 |
| 加：营业外收入 | 25,942.09 | 326,225.65 | 261,607.53 | 297,872.97 |
| 减：营业外支出 | 157,738.52 | 130,398.36 | 513,280.43 | 183,882.78 |
| 三、利润总额 | 37,055,045.94 | 72,383,597.52 | 76,713,132.21 | 49,079,761.66 |
| 减：所得税费用 | 5,727,045.47 | 11,251,958.48 | 11,863,275.48 | 7,393,925.19 |
| 四、净利润（净亏损以“-”号填列） | 31,328,000.47 | 61,131,639.04 | 64,849,856.73 | 41,685,836.47 |
| 五、其他综合收益的税后净额 | -- | -- | -- | -- |
| 六、综合收益总额 | 31,328,000.47 | 61,131,639.04 | 64,849,856.73 | 41,685,836.47 |

3、现金流量表

单位：元

| 项目 | 2021年1-6月 | 2020年度 | 2019年度 | 2018年度 |
|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| 一、经营活动产生的现金流量 | | | | |
| 销售商品、提供劳务收到的现金 | 420,661,361.07 | 719,124,840.52 | 814,051,747.10 | 751,695,127.99 |
| 收到其他与经营活动有关的现金 | 4,938,161.81 | 33,601,227.20 | 9,162,785.41 | 27,033,299.86 |
| 经营活动现金流入小计 | 425,599,522.88 | 752,726,067.72 | 823,214,532.51 | 778,728,427.85 |
| 购买商品、接受劳务支付的现金 | 290,376,793.40 | 568,127,688.39 | 541,795,622.92 | 598,030,999.77 |
| 支付给职工以及为职工支付的现 | 41,935,119.82 | 71,747,280.91 | 79,318,435.64 | 69,729,102.38 |

| 项目 | 2021年1-6月 | 2020年度 | 2019年度 | 2018年度 |
|---------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| 金 | | | | |
| 支付的各项税费 | 22,511,552.50 | 30,971,215.56 | 49,826,235.06 | 45,073,858.18 |
| 支付其他与经营活动有关的现金 | 113,836,168.71 | 35,182,583.74 | 61,414,024.65 | 33,530,730.26 |
| 经营活动现金流出小计 | 468,659,634.43 | 706,028,768.60 | 732,354,318.27 | 746,364,690.59 |
| 经营活动产生的现金流量净额 | -43,060,111.55 | 46,697,299.12 | 90,860,214.24 | 32,363,737.26 |
| 二、投资活动产生的现金流量： | | | | |
| 收回投资收到的现金 | 80,175,126.49 | 126,000,000.00 | 411,000,000.00 | -- |
| 取得投资收益收到的现金 | 382,745.36 | 934,151.16 | 452,805.94 | 263,312.42 |
| 处置固定资产、无形资产和其他长期资产收回的现金净额 | 435,108.96 | 414,408.45 | -- | 284,801.00 |
| 处置子公司及其他营业单位收到的现金净额 | -- | -- | -- | -- |
| 收到其他与投资活动有关的现金 | -- | -- | -- | -- |
| 投资活动现金流入小计 | 80,992,980.81 | 127,348,559.61 | 411,452,805.94 | 548,113.42 |
| 购建固定资产、无形资产和其他长期资产支付的现金 | 3,287,055.62 | 15,371,907.05 | 4,501,766.61 | 38,392,023.61 |
| 投资支付的现金 | 80,010,000.00 | 83,000,000.00 | 482,500,000.00 | 21,500,000.00 |
| 支付其他与投资活动有关的现金 | -- | -- | -- | -- |
| 投资活动现金流出小计 | 83,297,055.62 | 98,371,907.05 | 487,001,766.61 | 59,892,023.61 |
| 投资活动产生的现金流量净额 | -2,304,074.81 | 28,976,652.56 | -75,548,960.67 | -59,343,910.19 |
| 三、筹资活动产生的现金流量： | | | | |
| 吸收投资收到的现金 | -- | -- | 49,706,200.00 | -- |
| 其中：子公司吸收少数股东投资收到的现金 | -- | -- | -- | -- |
| 取得借款收到的现金 | 105,000,000.00 | 108,500,000.00 | 141,500,000.00 | 113,310,000.00 |
| 收到其他与筹资 | -- | -- | -- | -- |

| 项目 | 2021年1-6月 | 2020年度 | 2019年度 | 2018年度 |
|--------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| 活动有关的现金 | | | | |
| 筹资活动现金流入小计 | 105,000,000.00 | 108,500,000.00 | 191,206,200.00 | 113,310,000.00 |
| 偿还债务支付的现金 | 55,250,000.00 | 108,750,000.00 | 114,000,000.00 | 113,301,521.67 |
| 分配股利、利润或偿付利息支付的现金 | 4,000,000.33 | 24,989,349.50 | 53,336,158.49 | 29,605,379.84 |
| 支付其他与筹资活动有关的现金 | 1,527,837.45 | 8,095,863.18 | 13,882,441.88 | 6,750,463.50 |
| 筹资活动现金流出小计 | 60,777,837.78 | 141,835,212.68 | 181,218,600.37 | 149,657,365.01 |
| 筹资活动产生的现金流量净额 | 44,222,162.22 | -33,335,212.68 | 9,987,599.63 | -36,347,365.01 |
| 四、汇率变动对现金及现金等价物的影响 | -- | -- | -- | -- |
| 五、现金及现金等价物净增加额 | -1,142,024.14 | 42,338,739.00 | 25,298,853.20 | -63,327,537.94 |
| 加：期初现金及现金等价物余额 | 141,293,215.26 | 98,954,476.26 | 73,655,623.06 | 136,983,161.00 |
| 六、期末现金及现金等价物余额 | 140,151,191.12 | 141,293,215.26 | 98,954,476.26 | 73,655,623.06 |

二、会计师事务所的审计意见类型

天健会计师事务所审计了公司 2018 年 12 月 31 日、2019 年 12 月 31 日、2020 年 12 月 31 日和 2021 年 6 月 30 日的合并及母公司资产负债表，2018 年度、2019 年度、2020 年度和 2021 年 1-6 月合并及母公司利润表、合并及母公司现金流量表、合并及母公司所有者权益变动表以及财务报表附注，并出具了“天健审〔2021〕8-341 号”标准无保留意见《审计报告》。

三、关键审计事项

| 关键审计事项 | 审计应对 |
|---|--|
| （一）收入确认 | |
| 2018 年度、2019 年度、2020 年度、2021 年 1-6 月，公司合并财务报表营业收入分别为 82,916.32 万元、91,986.47 万元、86,740.26 万元、47,126.22 万元，由于营业收入是公司的关键财务指标之一，可能存在公司管理层通过不恰当的收入确认以达到特定目标或预期的固有风险。因此，将收入确认确定为关 | 1、了解与收入确认相关的关键内部控制，评价这些控制的设计，确定其是否得到执行，并测试相关内部控制的运行有效性； 2、检查销售合同，了解主要合同条款，并与同行业公司进行对比分析，评价公司收入确认政策是否符合企业会计准则； 3、对销售收入执行分析程序，将主要服务各 |

| 关键审计事项 | 审计应对 |
|--------|--|
| 键审计事项。 | <p>期收入、成本、毛利率与上期进行比较分析，结合市场及行业趋势等因素，分析收入变动的合理性；</p> <p>4、自报告期记录的收入交易中选取样本，对销售合同、指令计划、签收单等与收入确认相关的支持性文件进行复核，评价相关收入确认是否符合公司收入确认的会计政策；</p> <p>5、结合对应收账款的审计，选取重要客户函证销售额；</p> <p>6、对销售收入进行截止性测试，选取样本对销售合同、指令计划、签收单等与收入确认相关的支持性文件进行复核，评价收入是否被记录于恰当的会计期间；</p> <p>7、检查与营业收入相关的信息是否已在财务报表中作出恰当列报。</p> |

（二）应收账款坏账准备

2018年

| | |
|--|--|
| <p>截至2018年12月31日公司应收账款账面余额分别为人民币33,690.59万元，坏账准备分别为人民币5,922.96万元，账面价值分别为人民币27,767.63万元。对于单独进行减值测试的应收账款，当存在客观证据表明其发生减值时，管理层综合考虑债务人的行业状况、经营情况、财务状况、涉诉情况、还款记录、担保物价值等因素，估计未来现金流量现值，并确定应计提的坏账准备；对于采用组合方式进行减值测试的应收账款，管理层根据账龄、资产类型、行业分布、担保物类型、逾期状态等依据划分组合，以与该等组合具有类似信用风险特征组合的历史损失率为基础，结合现实情况进行调整，估计未来现金流量现值，并确定应计提的坏账准备。由于应收账款金额重大，且应收账款减值测试涉及重大管理层判断，将应收账款减值确定为关键审计事项。</p> | <ol style="list-style-type: none"> 1、了解与应收账款减值相关的关键内部控制，评价这些控制的设计，确定其是否得到执行，并测试相关内部控制的运行有效性； 2、复核管理层对应收账款进行减值测试的相关考虑和客观证据，评价管理层是否充分识别已发生减值的应收账款； 3、对于单独进行减值测试的应收账款，获取并检查管理层对未来现金流量现值的预测，评价在预测中使用的关键假设的合理性和数据的准确性，并与获取的外部证据进行核对； 4、对于采用组合方式进行减值测试的应收账款，评价管理层按信用风险特征划分组合的合理性；评价管理层减值测试方法（包括根据历史损失率及反映当前情况的相关可观察数据等确定的各项组合坏账准备计提比例）的合理性；测试管理层使用数据（包括应收账款账龄等）的准确性和完整性以及对坏账准备的计算是否准确； 5、选取重要客户，函证其销售额及期末余额，并核对回函金额是否与账面记录一致； 6、检查应收账款的期后回款情况，评价管理层计提应收账款坏账准备的合理性； 7、检查与应收账款减值相关的信息是否已在财务报表中作出恰当列报。 |
|--|--|

2019年度、2020年度、2021年1-6月

| | |
|---|--|
| <p>截至2019年12月31日、2020年12月31日、2021年6月30日，公司应收账款账面余额为人民币34,845.75万元、37,254.06万元、34,986.95万元，坏账准备为人民币6,032.50万元、6,167.80万元、5,986.02万元，</p> | <ol style="list-style-type: none"> 1、了解与应收账款减值相关的关键内部控制，评价这些控制的设计，确定其是否得到执行，并测试相关内部控制的运行有效性； 2、复核管理层对应收账款进行信用风险评估的相关考虑和客观证据，评价管理层是否恰 |
|---|--|

| 关键审计事项 | 审计应对 |
|--|---|
| <p>账面价值为人民币 28,813.25 万元、31,086.26 万元、29,000.93 万元。管理层根据各项应收账款的信用风险特征，以单项应收账款或应收账款组合为基础，按照相当于整个存续期内的预期信用损失金额计量其损失准备。对于以单项为基础计量预期信用损失的应收账款，管理层综合考虑有关过去事项、当前状况以及未来经济状况预测的合理且有依据的信息，估计预期收取的现金流量，据此确定应计提的坏账准备；对于以组合为基础计量预期信用损失的应收账款，管理层以账龄为依据划分组合，参照历史信用损失经验，并根据前瞻性估计予以调整，编制应收账款账龄与预期信用损失率对照表，据此确定应计提的坏账准备。由于应收账款金额重大，且应收账款减值涉及重大管理层判断，将应收账款减值确定为关键审计事项。</p> | <p>当识别各项应收账款的信用风险特征；</p> <p>3、对于单独进行减值测试的应收账款，获取并检查管理层对未来现金流量现值的预测，评价在预测中使用的关键假设的合理性和数据的准确性，并与获取的外部证据进行核对；</p> <p>4、对于以组合为基础计量预期信用损失的应收账款，评价管理层按信用风险特征划分组合的合理性；评价管理层根据历史信用损失经验及前瞻性估计确定的应收账款账龄与预期信用损失率对照表的合理性；测试管理层使用数据（包括应收账款账龄、历史损失率、迁徙率等）的准确性和完整性以及对坏账准备的计算是否准确；</p> <p>5、选取重要客户，函证其销售额及期末余额，并核对回函金额是否与账面记录一致；</p> <p>6、检查应收账款的期后回款情况，评价管理层计提应收账款坏账准备的合理性；</p> <p>7、检查与应收账款减值相关的信息是否已在财务报表中作出恰当列报。</p> |

四、财务报表的编制基础及合并财务报表范围

（一）财务报表编制基础

本公司财务报表以持续经营为编制基础。

（二）持续经营能力评价

本公司不存在导致对报告期末起 12 个月内的持续经营能力产生重大疑虑的事项或情况。

（三）合并财务报表范围及变化情况

1、合并财务报表范围

截至 2021 年 6 月 30 日，纳入合并报表范围的子公司有 3 家，基本情况如下：

| 序号 | 子公司名称 | 主营业务 | 注册资本 (万元) | 持股比例 | 注册地 | 法定代表人 |
|----|-------|---------------|--------------|---------|-----|-------|
| 1 | 新津红祥 | 为商贸行业提供综合物流服务 | 50.00 | 100.00% | 成都 | 任敏 |
| 2 | 定州铁达 | 商品车运输 | 300.00 | 100.00% | 定州 | 周强 |
| 3 | 主元联运 | 在用车运输 | 15,800.00 | 100.00% | 重庆 | 邱红阳 |

注：主元联运注册资本于 2021 年 8 月 10 日变更为 15,800.00 万元。

2、合并财务报表范围变化情况

（1）合并范围增加

公司 2018 年 12 月对外投资新设全资子公司主元联运，相应的将其纳入合并财务报表范围。

（2）合并范围减少

报告期内，公司不存在合并范围减少的情形。

五、主要会计政策和会计估计

（一）金融工具

1、2019 年度、2020 年度和 2021 年 1-6 月

（1）金融资产和金融负债的分类

金融资产在初始确认时划分为以下三类：①以摊余成本计量的金融资产；②以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的金融资产；③以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产。

金融负债在初始确认时划分为以下四类：①以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融负债；②金融资产转移不符合终止确认条件或继续涉入被转移金融资产所形成的金融负债；③不属于上述①或②的财务担保合同，以及不属于上述①并以低于市场利率贷款的贷款承诺；④以摊余成本计量的金融负债。

（2）金融资产和金融负债的确认依据、计量方法和终止确认条件

①金融资产和金融负债的确认依据和初始计量方法

公司成为金融工具合同的一方时，确认一项金融资产或金融负债。初始确认金融资产或金融负债时，按照公允价值计量；对于以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产和金融负债，相关交易费用直接计入当期损益；对于其他类别的金融资产或金融负债，相关交易费用计入初始确认金额。但是，公司初始确认的应收账款未包含重大融资成分或公司不考虑未超过一年的合同中的融资成分的，按照《企业会计准则第 14 号——收入》所定义的交易价格进行初始计量。

②金融资产的后续计量方法

1) 以摊余成本计量的金融资产

采用实际利率法，按照摊余成本进行后续计量。以摊余成本计量且不属于任何套期关系的一部分的金融资产所产生的利得或损失，在终止确认、重分类、按照实际利率法摊销或确认减值时，计入当期损益。

2) 以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的债务工具投资

采用公允价值进行后续计量。采用实际利率法计算的利息、减值损失或利得及汇兑损益计入当期损益，其他利得或损失计入其他综合收益。终止确认时，将之前计入其他综合收益的累计利得或损失从其他综合收益中转出，计入当期损益。

3) 以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的权益工具投资

采用公允价值进行后续计量。获得的股利（属于投资成本收回部分的除外）计入当期损益，其他利得或损失计入其他综合收益。终止确认时，将之前计入其他综合收益的累计利得或损失从其他综合收益中转出，计入留存收益。

4) 以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产

采用公允价值进行后续计量，产生的利得或损失（包括利息和股利收入）计入当期损益，除非该金融资产属于套期关系的一部分。

③金融负债的后续计量方法

1) 以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融负债

此类金融负债包括交易性金融负债（含属于金融负债的衍生工具）和指定为以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融负债。对于此类金融负债以公允价值进行后续计量。因公司自身信用风险变动引起的指定为以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融负债的公允价值变动金额计入其他综合收益，除非该处理会造成或扩大损益中的会计错配。此类金融负债产生的其他利得或损失（包括利息费用、除因公司自身信用风险变动引起的公允价值变动）计入当期损益，除非该金融负债属于套期关系的一部分。终止确认时，将之前计入其他综合收益的累计利得或损失从其他综合收益中转出，计入留存收益。

2) 金融资产转移不符合终止确认条件或继续涉入被转移金融资产所形成的

金融负债

按照《企业会计准则第 23 号——金融资产转移》相关规定进行计量。

3) 不属于上述 1) 或 2) 的财务担保合同，以及不属于上述 1) 并以低于市场利率贷款的贷款承诺

在初始确认后按照下列两项金额之中的较高者进行后续计量：**A**、按照金融工具的减值规定确定的损失准备金额；**B**、初始确认金额扣除按照《企业会计准则第 14 号——收入》相关规定所确定的累计摊销额后的余额。

4) 以摊余成本计量的金融负债

采用实际利率法以摊余成本计量。以摊余成本计量且不属于任何套期关系的一部分的金融负债所产生的利得或损失，在终止确认、按照实际利率法摊销时计入当期损益。

④金融资产和金融负债的终止确认

1) 当满足下列条件之一时，终止确认金融资产：

A、收取金融资产现金流量的合同权利已终止；

B、金融资产已转移，且该转移满足《企业会计准则第 23 号——金融资产转移》关于金融资产终止确认的规定。

2) 当金融负债（或其一部分）的现时义务已经解除时，相应终止确认该金融负债（或该部分金融负债）。

(3) 金融资产转移的确认依据和计量方法

公司转移了金融资产所有权上几乎所有的风险和报酬的，终止确认该金融资产，并将转移中产生或保留的权利和义务单独确认为资产或负债；保留了金融资产所有权上几乎所有的风险和报酬的，继续确认所转移的金融资产。公司既没有转移也没有保留金融资产所有权上几乎所有的风险和报酬的，分别下列情况处理：①未保留对该金融资产控制的，终止确认该金融资产，并将转移中产生或保留的权利和义务单独确认为资产或负债；②保留了对该金融资产控制的，按照继续涉入所转移金融资产的程度确认有关金融资产，并相应确认有关负债。

金融资产整体转移满足终止确认条件的，将下列两项金额的差额计入当期损益：①所转移金融资产在终止确认日的账面价值；②因转移金融资产而收到的对价，与原直接计入其他综合收益的公允价值变动累计额中对应终止确认部分的金额（涉及转移的金融资产为以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的债务工具投资）之和。转移了金融资产的一部分，且该被转移部分整体满足终止确认条件的，将转移前金融资产整体的账面价值，在终止确认部分和继续确认部分之间，按照转移日各自的相对公允价值进行分摊，并将下列两项金额的差额计入当期损益：①终止确认部分的账面价值；②终止确认部分的对价，与原直接计入其他综合收益的公允价值变动累计额中对应终止确认部分的金额（涉及转移的金融资产为以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的债务工具投资）之和。

（4）金融资产和金融负债的公允价值确定方法

公司采用在当前情况下适用并且有足够可利用数据和其他信息支持的估值技术确定相关金融资产和金融负债的公允价值。公司将估值技术使用的输入值分以下层级，并依次使用：

①第一层次输入值是在计量日能够取得的相同资产或负债在活跃市场上未经调整的报价；

②第二层次输入值是除第一层次输入值外相关资产或负债直接或间接可观察的输入值，包括：活跃市场中类似资产或负债的报价；非活跃市场中相同或类似资产或负债的报价；除报价以外的其他可观察输入值，如在正常报价间隔期间可观察的利率和收益率曲线等；市场验证的输入值等；

③第三层次输入值是相关资产或负债的不可观察输入值，包括不能直接观察或无法由可观察市场数据验证的利率、股票波动率、企业合并中承担的弃置义务的未来现金流量、使用自身数据作出的财务预测等。

（5）金融工具减值

①金融工具减值计量和会计处理

公司以预期信用损失为基础，对以摊余成本计量的金融资产、以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的债务工具投资、合同资产、租赁应收款、分类为以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融负债以外的贷款承诺、不属于以

公允价值计量且其变动计入当期损益的金融负债或不属于金融资产转移不符合终止确认条件或继续涉入被转移金融资产所形成的金融负债的财务担保合同进行减值处理并确认损失准备。

预期信用损失，是指以发生违约的风险为权重的金融工具信用损失的加权平均值。信用损失，是指公司按照原实际利率折现的、根据合同应收的所有合同现金流量与预期收取的所有现金流量之间的差额，即全部现金短缺的现值。其中，对于公司购买或源生的已发生信用减值的金融资产，按照该金融资产经信用调整的实际利率折现。

对于购买或源生的已发生信用减值的金融资产，公司在资产负债表日仅将自初始确认后整个存续期内预期信用损失的累计变动确认为损失准备。

对于由《企业会计准则第 14 号——收入》规范的交易形成，且不含重大融资成分或者公司不考虑不超过一年的合同中的融资成分的应收款项及合同资产应收账款，公司运用简化计量方法，按照相当于整个存续期内的预期信用损失金额计量损失准备。

对于租赁应收款由《企业会计准则第 14 号——收入》规范的交易形成且包含重大融资成分的应收账款，公司运用简化计量方法，按照相当于整个存续期内的预期信用损失金额计量损失准备。

除上述计量方法以外的金融资产，公司在每个资产负债表日评估其信用风险自初始确认后是否已经显著增加。如果信用风险自初始确认后已显著增加，公司按照整个存续期内预期信用损失的金额计量损失准备；如果信用风险自初始确认后未显著增加，公司按照该金融工具未来 12 个月内预期信用损失的金额计量损失准备。

公司利用可获得的合理且有依据的信息，包括前瞻性信息，通过比较金融工具在资产负债表日发生违约的风险与在初始确认日发生违约的风险，以确定金融工具的信用风险自初始确认后是否已显著增加。

于资产负债表日，若公司判断金融工具只具有较低的信用风险，则假定该金融工具的信用风险自初始确认后并未显著增加。

公司以单项金融工具或金融工具组合为基础评估预期信用风险和计量预期

信用损失。当以金融工具组合为基础时，公司以共同风险特征为依据，将金融工具划分为不同组合。

公司在每个资产负债表日重新计量预期信用损失，由此形成的损失准备的增加或转回金额，作为减值损失或利得计入当期损益。对于以摊余成本计量的金融资产，损失准备抵减该金融资产在资产负债表中列示的账面价值；对于以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的债权投资，公司在其他综合收益中确认其损失准备，不抵减该金融资产的账面价值。

②按组合评估预期信用风险和计量预期信用损失的金融工具

| 项目 | 确定组合的依据 | 计量预期信用损失的方法 |
|-------------------|---------|--|
| 其他应收款——合并范围内关联方组合 | 款项性质 | 参考历史信用损失经验，结合当前状况以及对未来经济状况的预测，通过违约风险敞口和未来12个月内或整个存续期预期信用损失率，计算逾期信用损失 |
| 其他应收款——账龄组合 | 账龄 | 参考历史信用损失经验，结合当前状况以及对未来经济状况的预测，通过违约风险敞口和未来12个月内或整个存续期预期信用损失率，计算预期信用损失 |

③按组合计量预期信用损失的应收款项

1) 具体组合及计量预期信用损失的方法

| 项目 | 确定组合的依据 | 计量预期信用损失的方法 |
|------------------|----------|---|
| 应收票据——银行承兑汇票 | 票据类型 | 参考历史信用损失经验，结合当前状况以及对未来经济状况的预测，通过违约风险敞口和整个存续期预期信用损失率，计算预期信用损失 |
| 应收票据——商业承兑汇票 | | |
| 应收账款——账龄组合 | 账龄 | 参考历史信用损失经验，结合当前状况以及对未来经济状况的预测，编制应收账款账龄与整个存续期预期信用损失率对照表，计算预期信用损失 |
| 应收账款——合并范围内关联方组合 | 合并范围内关联方 | 参考历史信用损失经验，结合当前状况以及对未来经济状况的预测，通过违约风险敞口和整个存续期逾期信用损失率，计算逾期信用损失 |

2) 应收账款——账龄组合的账龄与整个存续期预期信用损失率对照表

| 账龄 | 应收账款预期信用损失率(%) |
|------------|----------------|
| 1年以内（含，下同） | 5.00 |
| 1-2年 | 15.00 |

| | |
|-------|--------|
| 2-3 年 | 50.00 |
| 3 年以上 | 100.00 |

（6）金融资产和金融负债的抵销

金融资产和金融负债在资产负债表内分别列示，不相互抵销。但同时满足下列条件的，公司以相互抵销后的净额在资产负债表内列示：①公司具有抵销已确认金额的法定权利，且该种法定权利是当前可执行的；②公司计划以净额结算，或同时变现该金融资产和清偿该金融负债。

不满足终止确认条件的金融资产转移，公司不对已转移的金融资产和相关负债进行抵销。

2、2018 年度

（1）金融资产和金融负债的分类

金融资产在初始确认时划分为以下四类：以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产（包括交易性金融资产和在初始确认时指定为以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产）、持有至到期投资、贷款和应收款项、可供出售金融资产。

金融负债在初始确认时划分为以下两类：以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融负债（包括交易性金融负债和在初始确认时指定为以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融负债）、其他金融负债。

（2）金融资产和金融负债的确认依据、计量方法和终止确认条件

公司成为金融工具合同的一方时，确认一项金融资产或金融负债。初始确认金融资产或金融负债时，按照公允价值计量；对于以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产和金融负债，相关交易费用直接计入当期损益；对于其他类别的金融资产或金融负债，相关交易费用计入初始确认金额。

公司按照公允价值对金融资产进行后续计量，且不扣除将来处置该金融资产时可能发生的交易费用，但下列情况除外：①持有至到期投资以及贷款和应收款项采用实际利率法，按摊余成本计量；②在活跃市场中没有报价且其公允价值不能可靠计量的权益工具投资，以及与该权益工具挂钩并须通过交付该权益工具结

算的衍生金融资产，按照成本计量。

公司采用实际利率法，按摊余成本对金融负债进行后续计量，但下列情况除外：①以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融负债，按照公允价值计量，且不扣除将来结清金融负债时可能发生的交易费用；②与在活跃市场中没有报价、公允价值不能可靠计量的权益工具挂钩并须通过交付该权益工具结算的衍生金融负债，按照成本计量；③不属于指定为以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融负债的财务担保合同，或没有指定为以公允价值计量且其变动计入当期损益并将以低于市场利率贷款的贷款承诺，在初始确认后按照下列两项金额之中的较高者进行后续计量：1) 按照《企业会计准则第 13 号——或有事项》确定的金额；2) 初始确认金额扣除按照《企业会计准则第 14 号——收入》的原则确定的累积摊销额后的余额。

金融资产或金融负债公允价值变动形成的利得或损失，除与套期保值有关外，按照如下方法处理：①以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产或金融负债公允价值变动形成的利得或损失，计入公允价值变动收益；在资产持有期间所取得的利息或现金股利，确认为投资收益；处置时，将实际收到的金额与初始入账金额之间的差额确认为投资收益，同时调整公允价值变动收益。②可供出售金融资产的公允价值变动计入其他综合收益；持有期间按实际利率法计算的利息，计入投资收益；可供出售权益工具投资的现金股利，于被投资单位宣告发放股利时计入投资收益；处置时，将实际收到的金额与账面价值扣除原直接计入其他综合收益的公允价值变动累计额之后的差额确认为投资收益。

当收取某项金融资产现金流量的合同权利已终止或该金融资产所有权上几乎所有的风险和报酬已转移时，终止确认该金融资产；当金融负债的现时义务全部或部分解除时，相应终止确认该金融负债或其一部分。

（3）金融资产转移的确认依据和计量方法

公司已将金融资产所有权上几乎所有的风险和报酬转移给了转入方的，终止确认该金融资产；保留了金融资产所有权上几乎所有的风险和报酬的，继续确认所转移的金融资产，并将收到的对价确认为一项金融负债。公司既没有转移也没有保留金融资产所有权上几乎所有的风险和报酬的，分别下列情况处理：①放弃

了对该金融资产控制的，终止确认该金融资产；②未放弃对该金融资产控制的，按照继续涉入所转移金融资产的程度确认有关金融资产，并相应确认有关负债。

金融资产整体转移满足终止确认条件的，将下列两项金额的差额计入当期损益：①所转移金融资产的账面价值；②因转移而收到的对价，与原直接计入所有者权益的公允价值变动累计额之和。金融资产部分转移满足终止确认条件的，将所转移金融资产整体的账面价值，在终止确认部分和未终止确认部分之间，按照各自的相对公允价值进行分摊，并将下列两项金额的差额计入当期损益：①终止确认部分的账面价值；②终止确认部分的对价，与原直接计入所有者权益的公允价值变动累计额中对应终止确认部分的金额之和。

（4）金融资产和金融负债的公允价值确定方法

公司采用在当前情况下适用并且有足够可利用数据和其他信息支持的估值技术确定相关金融资产和金融负债的公允价值。公司将估值技术使用的输入值分以下层级，并依次使用：

①第一层次输入值是在计量日能够取得的相同资产或负债在活跃市场上未经调整的报价；

②第二层次输入值是除第一层次输入值外相关资产或负债直接或间接可观察的输入值，包括：活跃市场中类似资产或负债的报价；非活跃市场中相同或类似资产或负债的报价；除报价以外的其他可观察输入值，如在正常报价间隔期间可观察的利率和收益率曲线等；市场验证的输入值等；

③第三层次输入值是相关资产或负债的不可观察输入值，包括不能直接观察或无法由可观察市场数据验证的利率、股票波动率、企业合并中承担的弃置义务的未来现金流量、使用自身数据作出的财务预测等。

（5）金融资产的减值测试和减值准备计提方法

①资产负债表日对以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产以外的金融资产的账面价值进行检查，如有客观证据表明该金融资产发生减值的，计提减值准备。

②对于持有至到期投资、贷款和应收款，先将单项金额重大的金融资产区分

开来，单独进行减值测试；对单项金额不重大的金融资产，可以单独进行减值测试，或包括在具有类似信用风险特征的金融资产组合中进行减值测试；单独测试未发生减值的金融资产（包括单项金额重大和不重大的金融资产），包括在具有类似信用风险特征的金融资产组合中再进行减值测试。测试结果表明其发生了减值的，根据其账面价值高于预计未来现金流量现值的差额确认减值损失。

③可供出售金融资产

1) 表明可供出售债务工具投资发生减值的客观证据包括：

A、债务人发生严重财务困难；

B、债务人违反了合同条款，如偿付利息或本金发生违约或逾期；

C、公司出于经济或法律等方面因素的考虑，对发生财务困难的债务人作出让步；

D、债务人很可能倒闭或进行其他财务重组；

E、因债务人发生重大财务困难，该债务工具无法在活跃市场继续交易；

F、其他表明可供出售债务工具已经发生减值的情况。

2) 表明可供出售权益工具投资发生减值的客观证据包括权益工具投资的公允价值发生严重或非暂时性下跌，以及被投资单位经营所处的技术、市场、经济或法律环境等发生重大不利变化使公司可能无法收回投资成本。

本公司于资产负债表日对各项可供出售权益工具投资单独进行检查。对于以公允价值计量的权益工具投资，若其于资产负债表日的公允价值低于其成本超过 50%（含 50%）或低于其成本持续时间超过 12 个月（含 12 个月）的，则表明其发生减值；若其于资产负债表日的公允价值低于其成本超过 20%（含 20%）但尚未达到 50%的，或低于其成本持续时间超过 6 个月（含 6 个月）但未超过 12 个月的，本公司会综合考虑其他相关因素，诸如价格波动率等，判断该权益工具投资是否发生减值。对于以成本计量的权益工具投资，公司综合考虑被投资单位经营所处的技术、市场、经济或法律环境等是否发生重大不利变化，判断该权益工具是否发生减值。

以公允价值计量的可供出售金融资产发生减值时，原直接计入其他综合收益

的因公允价值下降形成的累计损失予以转出并计入减值损失。对已确认减值损失的可供出售债务工具投资，在期后公允价值回升且客观上与确认原减值损失后发生的事项有关的，原确认的减值损失予以转回并计入当期损益。对已确认减值损失的可供出售权益工具投资，期后公允价值回升直接计入其他综合收益。

以成本计量的可供出售权益工具发生减值时，将该权益工具投资的账面价值，与按照类似金融资产当时市场收益率对未来现金流量折现确定的现值之间的差额，确认为减值损失，计入当期损益，发生的减值损失一经确认，不予转回。

（二）应收款项

1、2019 年度、2020 年度和 2021 年 1-6 月

详见本节“五、主要会计政策和会计估计”之“（一）金融工具”。

2、2018 年度

（1）单项金额重大并单项计提坏账准备的应收款项

| | |
|----------------------|---|
| 单项金额重大的判断依据或金额标准 | 单个客户欠款金额在 50 万元以上（含）且金额占应收款项账面余额 5%及以上的款项 |
| 单项金额重大并单项计提坏账准备的计提方法 | 单独进行减值测试，根据其未来现金流量现值低于其账面价值的差额计提坏账准备 |

（2）按信用风险特征组合计提坏账准备的应收款项

①具体组合及坏账准备的计提方法

| | |
|----------------------|--------------------------|
| 按信用风险特征组合计提坏账准备的计提方法 | |
| 账龄组合 | 账龄分析法 |
| 合并范围内关联往来组合 | 单独进行减值测试，经测试未减值的，不计提坏账准备 |

②账龄分析法

| 账龄 | 应收账款计提比例 | 其他应收款计提比例 |
|-------------|----------|-----------|
| 1 年以内（含，下同） | 5.00% | 5.00% |
| 1-2 年 | 15.00% | 15.00% |
| 2-3 年 | 50.00% | 50.00% |
| 3 年以上 | 100.00% | 100.00% |

（3）单项金额不重大但单项计提坏账准备的应收款项

| | |
|-------------|---|
| 单项计提坏账准备的理由 | 应收款项的未来现金流量现值与以上述信用风险特征的应收款项组合的未来现金流量现值存在显著差异 |
| 坏账准备的计提方法 | 单独进行减值测试，根据其未来现金流量现值低于其账面价值的差额计提坏账准备 |

对应收票据、应收利息、长期应收款等其他应收款项，根据其未来现金流量现值低于其账面价值的差额计提坏账准备。

（三）存货

1、存货的分类

存货包括在日常活动中或提供劳务过程中耗用的材料和物料等。

2、发出存货的计价方法

发出存货采用月末一次加权平均法。

3、存货可变现净值的确定依据

资产负债表日，存货采用成本与可变现净值孰低计量，按照存货类别成本高于可变现净值的差额计提存货跌价准备。直接用于出售的存货，在正常生产经营过程中以该存货的估计售价减去估计的销售费用和相关税费后的金额确定其可变现净值；需要经过加工的存货，在正常生产经营过程中以所生产的产成品的估计售价减去至完工时估计将要发生的成本、估计的销售费用和相关税费后的金额确定其可变现净值；资产负债表日，同一项存货中一部分有合同价格约定、其他部分不存在合同价格的，分别确定其可变现净值，并与其对应的成本进行比较，分别确定存货跌价准备的计提或转回的金额。

4、存货的盘存制度

存货的盘存制度为永续盘存制。

5、低值易耗品和包装物的摊销方法

（1）低值易耗品

按照一次转销法进行摊销。

（2）包装物

按照一次转销法进行摊销。

（四）划分为持有待售的非流动资产或处置组

1、持有待售的非流动资产或处置组的分类

公司将同时满足下列条件的非流动资产或处置组划分为持有待售类别：（1）根据类似交易中出售此类资产或处置组的惯例，在当前状况下即可立即出售；（2）出售极可能发生，即公司已经就出售计划作出决议且获得确定的购买承诺，预计出售将在一年内完成。

公司专为转售而取得的非流动资产或处置组，在取得日满足“预计出售将在一年内完成”的条件，且短期（通常为3个月）内很可能满足持有待售类别的其他划分条件的，在取得日将其划分为持有待售类别。

因公司无法控制的下列原因之一，导致非关联方之间的交易未能在一年内完成，且公司仍然承诺出售非流动资产或处置组的，继续将非流动资产或处置组划分为持有待售类别：（1）买方或其他方意外设定导致出售延期的条件，公司针对这些条件已经及时采取行动，且预计能够自设定导致出售延期的条件起一年内顺利化解延期因素；（2）因发生罕见情况，导致持有待售的非流动资产或处置组未能在一年内完成出售，公司在最初一年内已经针对这些新情况采取必要措施且重新满足了持有待售类别的划分条件。

2、持有待售的非流动资产或处置组的计量

（1）初始计量和后续计量

初始计量和在资产负债表日重新计量持有待售的非流动资产或处置组时，其账面价值高于公允价值减去出售费用后的净额的，将账面价值减记至公允价值减去出售费用后的净额，减记的金额确认为资产减值损失，计入当期损益，同时计提持有待售资产减值准备。

对于取得日划分为持有待售类别的非流动资产或处置组，在初始计量时比较假定其不划分为持有待售类别情况下的初始计量金额和公允价值减去出售费用后的净额，以两者孰低计量。除企业合并中取得的非流动资产或处置组外，由非流动资产或处置组以公允价值减去出售费用后的净额作为初始计量金额而产生的差额，计入当期损益。

对于持有待售的处置组确认的资产减值损失金额，先抵减处置组中商誉的账面价值，再根据处置组中的各项非流动资产账面价值所占比重，按比例抵减其账面价值。

持有待售的非流动资产或处置组中的非流动资产不计提折旧或摊销，持有待售的处置组中负债的利息和其他费用继续予以确认。

（2）资产减值损失转回的会计处理

后续资产负债表日持有待售的非流动资产公允价值减去出售费用后的净额增加的，以前减记的金额予以恢复，并在划分为持有待售类别后确认的资产减值损失金额内转回，转回金额计入当期损益。划分为持有待售类别前确认的资产减值损失不转回。

后续资产负债表日持有待售的处置组公允价值减去出售费用后的净额增加的，以前减记的金额予以恢复，并在划分为持有待售类别后非流动资产确认的资产减值损失金额内转回，转回金额计入当期损益。已抵减的商誉账面价值，以及非流动资产在划分为持有待售类别前确认的资产减值损失不转回。

持有待售的处置组确认的资产减值损失后续转回金额，根据处置组中除商誉外各项非流动资产账面价值所占比重，按比例增加其账面价值。

（3）不再继续划分为持有待售类别以及终止确认的会计处理

非流动资产或处置组因不再满足持有待售类别的划分条件而不再继续划分为持有待售类别或非流动资产从持有待售的处置组中移除时，按照以下两者孰低计量：①划分为持有待售类别前的账面价值，按照假定不划分为持有待售类别情况下本应确认的折旧、摊销或减值等进行调整后的金额；②可收回金额。

终止确认持有待售的非流动资产或处置组时，将尚未确认的利得或损失计入当期损益。

（五）长期股权投资

1、共同控制、重要影响的判断

按照相关约定对某项安排存在共有的控制，并且该安排的相关活动必须经过分享控制权的参与方一致同意后才能决策，认定为共同控制。对被投资单位的财

务和经营政策有参与决策的权力,但并不能够控制或者与其他方一起共同控制这些政策的制定,认定为重大影响。

2、投资成本的确定

(1) 同一控制下的企业合并形成的,合并方以支付现金、转让非现金资产、承担债务或发行权益性证券作为合并对价的,在合并日按照取得被合并方所有者权益在最终控制方合并财务报表中的账面价值的份额作为其初始投资成本。长期股权投资初始投资成本与支付的合并对价的账面价值或发行股份的面值总额之间的差额调整资本公积;资本公积不足冲减的,调整留存收益。

公司通过多次交易分步实现同一控制下企业合并形成的长期股权投资,判断是否属于“一揽子交易”。属于“一揽子交易”的,把各项交易作为一项取得控制权的交易进行会计处理。不属于“一揽子交易”的,在合并日,根据合并后应享有被合并方净资产在最终控制方合并财务报表中的账面价值的份额确定初始投资成本。合并日长期股权投资的初始投资成本,与达到合并前的长期股权投资账面价值加上合并日进一步取得股份新支付对价的账面价值之和的差额,调整资本公积;资本公积不足冲减的,调整留存收益。

(2) 非同一控制下的企业合并形成的,在购买日按照支付的合并对价的公允价值作为其初始投资成本。

公司通过多次交易分步实现非同一控制下企业合并形成的长期股权投资,区分个别财务报表和合并财务报表进行相关会计处理:

①在个别财务报表中,按照原持有的股权投资的账面价值加上新增投资成本之和,作为改按成本法核算的初始投资成本。

②在合并财务报表中,判断是否属于“一揽子交易”。属于“一揽子交易”的,把各项交易作为一项取得控制权的交易进行会计处理。不属于“一揽子交易”的,对于购买日之前持有的被购买方的股权,按照该股权在购买日的公允价值进行重新计量,公允价值与其账面价值的差额计入当期投资收益;购买日之前持有的被购买方的股权涉及权益法核算下的其他综合收益等的,与其相关的其他综合收益等转为购买日所属当期收益。但由于被投资方重新计量设定受益计划净负债或净资产变动而产生的其他综合收益除外。

(3) 除企业合并形成以外的：以支付现金取得的，按照实际支付的购买价款作为其初始投资成本；以发行权益性证券取得的，按照发行权益性证券的公允价值作为其初始投资成本；以债务重组方式取得的，按《企业会计准则第 12 号——债务重组》确定其初始投资成本；以非货币性资产交换取得的，按《企业会计准则第 7 号——非货币性资产交换》确定其初始投资成本。

3、后续计量及损益确认方法

对被投资单位实施控制的长期股权投资采用成本法核算；对联营企业和合营企业的长期股权投资，采用权益法核算。

4、通过多次交易分步处置对子公司投资至丧失控制权的处理方法

(1) 个别财务报表

对处置的股权，其账面价值与实际取得价款之间的差额，计入当期损益。对于剩余股权，对被投资单位仍具有重大影响或者与其他方一起实施共同控制的，转为权益法核算；不能再对被投资单位实施控制、共同控制或重大影响的，按照《企业会计准则第 22 号——金融工具确认和计量》的相关规定进行核算。

(2) 合并财务报表

①通过多次交易分步处置对子公司投资至丧失控制权，且不属于“一揽子交易”的

在丧失控制权之前，处置价款与处置长期股权投资相对应享有子公司自购买日或合并日开始持续计算的净资产份额之间的差额，调整资本公积（资本溢价），资本溢价不足冲减的，冲减留存收益。

丧失对原子公司控制权时，对于剩余股权，按照其在丧失控制权日的公允价值进行重新计量。处置股权取得的对价与剩余股权公允价值之和，减去按原持股比例计算应享有原有子公司自购买日或合并日开始持续计算的净资产的份额之间的差额，计入丧失控制权当期的投资收益，同时冲减商誉。与原有子公司股权投资相关的其他综合收益等，应当在丧失控制权时转为当期投资收益。

②通过多次交易分步处置对子公司投资至丧失控制权，且属于“一揽子交易”的

将各项交易作为一项处置子公司并丧失控制权的交易进行会计处理。但是，在丧失控制权之前每一次处置价款与处置投资对应的享有该子公司净资产份额的差额，在合并财务报表中确认为其他综合收益，在丧失控制权时一并转入丧失控制权当期的损益。

（六）投资性房地产

1、投资性房地产包括已出租的土地使用权和已出租的建筑物。

2、投资性房地产按照成本进行初始计量，采用成本模式进行后续计量，并采用与固定资产和无形资产相同的方法计提折旧或进行摊销。

（七）固定资产

1、固定资产确认条件

固定资产是指为生产商品、提供劳务、出租或经营管理而持有的，使用年限超过一个会计年度的有形资产。固定资产在同时满足经济利益很可能流入、成本能够可靠计量时予以确认。

2、各类固定资产的折旧方法

| 项目 | 折旧方法 | 折旧年限(年) | 残值率 | 年折旧率 |
|--------|-------|---------|-------|--------|
| 房屋及建筑物 | 年限平均法 | 20 | 5.00% | 4.75% |
| 运输工具 | 年限平均法 | 5 | 5.00% | 19.00% |
| 其他设备 | 年限平均法 | 5 | 5.00% | 19.00% |

（八）在建工程

1、在建工程同时满足经济利益很可能流入、成本能够可靠计量则予以确认。在建工程按建造该项资产达到预定可使用状态前所发生的实际成本计量。

2、在建工程达到预定可使用状态时，按工程实际成本转入固定资产。已达到预定可使用状态但尚未办理竣工决算的，先按估计价值转入固定资产，待办理竣工决算后再按实际成本调整原暂估价值，但不再调整原已计提的折旧。

（九）借款费用

1、借款费用资本化的确认原则

公司发生的借款费用，可直接归属于符合资本化条件的资产的购建或者生产

的，予以资本化，计入相关资产成本；其他借款费用，在发生时确认为费用，计入当期损益。

2、借款费用资本化期间

(1) 当借款费用同时满足下列条件时，开始资本化：①资产支出已经发生；②借款费用已经发生；③为使资产达到预定可使用或可销售状态所必要的购建或者生产活动已经开始。

(2) 若符合资本化条件的资产在购建或者生产过程中发生非正常中断，并且中断时间连续超过3个月，暂停借款费用的资本化；中断期间发生的借款费用确认为当期费用，直至资产的购建或者生产活动重新开始。

(3) 当所购建或者生产符合资本化条件的资产达到预定可使用或可销售状态时，借款费用停止资本化。

3、借款费用资本化率以及资本化金额

为购建或者生产符合资本化条件的资产而借入专门借款的，以专门借款当期实际发生的利息费用（包括按照实际利率法确定的折价或溢价的摊销），减去将尚未动用的借款资金存入银行取得的利息收入或进行暂时性投资取得的投资收益后的金额，确定应予资本化的利息金额；为购建或者生产符合资本化条件的资产占用了一般借款的，根据累计资产支出超过专门借款的资产支出加权平均数乘以占用一般借款的资本化率，计算确定一般借款应予资本化的利息金额。

（十）无形资产

1、无形资产包括土地使用权、商标所有权、软件等，按成本进行初始计量。

2、使用寿命有限的无形资产，在使用寿命内按照与该项无形资产有关的经济利益的预期实现方式系统合理地摊销，无法可靠确定预期实现方式的，采用直线法摊销。具体年限如下：

| 项目 | 摊销年限（年） |
|-------|---------|
| 土地使用权 | 50 |
| 商标所有权 | 5 |
| 软件 | 5 |

3、内部研究开发项目研究阶段的支出，于发生时计入当期损益。内部研究开发项目开发阶段的支出，同时满足下列条件的，确认为无形资产：（1）完成该无形资产以使其能够使用或出售在技术上具有可行性；（2）具有完成该无形资产并使用或出售的意图；（3）无形资产产生经济利益的方式，包括能够证明运用该无形资产生产的产品存在市场或无形资产自身存在市场，无形资产将在内部使用的，能证明其有用性；（4）有足够的技术、财务资源和其他资源支持，以完成该无形资产的开发，并有能力使用或出售该无形资产；（5）归属于该无形资产开发阶段的支出能够可靠地计量。

（十一）部分长期资产减值

对长期股权投资、采用成本模式计量的投资性房地产、固定资产、在建工程等长期资产，在资产负债表日有迹象表明发生减值的，估计其可收回金额。对因企业合并所形成的商誉和使用寿命不确定的无形资产，无论是否存在减值迹象，每年都进行减值测试。商誉结合与其相关的资产组或者资产组组合进行减值测试。

若上述长期资产的可收回金额低于其账面价值的，按其差额确认资产减值准备并计入当期损益。

（十二）长期待摊费用

长期待摊费用核算已经支出，摊销期限在1年以上（不含1年）的各项费用。长期待摊费用按实际发生额入账，在受益期或规定的期限内分期平均摊销。如果长期待摊的费用项目不能使以后会计期间受益则将尚未摊销的该项目的摊余价值全部转入当期损益。

（十三）职工薪酬

1、职工薪酬的内容

职工薪酬包括短期薪酬、离职后福利、辞退福利和其他长期职工福利。

2、短期薪酬的会计处理方法

在职工为公司提供服务的会计期间，将实际发生的短期薪酬确认为负债，并计入当期损益或相关资产成本。

3、离职后福利的会计处理方法

离职后福利分为设定提存计划和设定受益计划。

(1) 在职工为公司提供服务的会计期间，根据设定提存计划计算的应缴存金额确认为负债，并计入当期损益或相关资产成本。

(2) 对设定受益计划的会计处理通常包括下列步骤：

①根据预期累计福利单位法，采用无偏且相互一致的精算假设对有关人口统计变量和财务变量等作出估计，计量设定受益计划所产生的义务，并确定相关义务的所属期间。同时，对设定受益计划所产生的义务予以折现，以确定设定受益计划义务的现值和当期服务成本；

②设定受益计划存在资产的，将设定受益计划义务现值减去设定受益计划资产公允价值所形成的赤字或盈余确认为一项设定受益计划净负债或净资产。设定受益计划存在盈余的，以设定受益计划的盈余和资产上限两项的孰低者计量设定受益计划净资产；

③期末，将设定受益计划产生的职工薪酬成本确认为服务成本、设定受益计划净负债或净资产的利息净额以及重新计量设定受益计划净负债或净资产所产生的变动等三部分，其中服务成本和设定受益计划净负债或净资产的利息净额计入当期损益或相关资产成本，重新计量设定受益计划净负债或净资产所产生的变动计入其他综合收益，并且在后续会计期间不允许转回至损益，但可以在权益范围内转移这些在其他综合收益确认的金额。

4、辞退福利的会计处理方法

向职工提供的辞退福利，在下列两者孰早日确认辞退福利产生的职工薪酬负债，并计入当期损益：(1) 公司不能单方面撤回因解除劳动关系计划或裁减建议所提供的辞退福利时；(2) 公司确认与涉及支付辞退福利的重组相关的成本或费用时。

5、其他长期职工福利的会计处理方法

向职工提供的其他长期福利，符合设定提存计划条件的，按照设定提存计划的有关规定进行会计处理；除此之外的其他长期福利，按照设定受益计划的有关

规定进行会计处理，为简化相关会计处理，将其产生的职工薪酬成本确认为服务成本、其他长期职工福利净负债或净资产的利息净额以及重新计量其他长期职工福利净负债或净资产所产生的变动等组成项目的总净额计入当期损益或相关资产成本。

（十四）预计负债

1、因对外提供担保、诉讼事项、产品质量保证、亏损合同等或有事项形成的义务成为公司承担的现时义务，履行该义务很可能导致经济利益流出公司，且该义务的金额能够可靠的计量时，公司将该项义务确认为预计负债。

2、公司按照履行相关现时义务所需支出的最佳估计数对预计负债进行初始计量，并在资产负债表日对预计负债的账面价值进行复核。

（十五）收入

1、2020年度和2021年1-6月

（1）收入确认原则

于合同开始日，公司对合同进行评估，识别合同所包含的各单项履约义务，并确定各单项履约义务是在某一时段内履行，还是在某一时点履行。

满足下列条件之一时，属于在某一时段内履行履约义务，否则，属于在某一时点履行履约义务：①客户在公司履约的同时即取得并消耗公司履约所带来的经济利益；②客户能够控制公司履约过程中在建商品或服务；③公司履约过程中所产出的商品或服务具有不可替代用途，且公司在整个合同期间内有权就累计至今已完成的履约部分收取款项。

对于在某一时段内履行的履约义务，公司在该段时间内按照履约进度确认收入。履约进度不能合理确定时，已经发生的成本预计能够得到补偿的，按照已经发生的成本金额确认收入，直到履约进度能够合理确定为止。对于在某一时点履行的履约义务，在客户取得相关商品或服务控制权时点确认收入。在判断客户是否已取得商品控制权时，公司考虑下列迹象：①公司就该商品享有现时收款权利，即客户就该商品负有现时付款义务；②公司已将该商品的法定所有权转移给客户，即客户已拥有该商品的法定所有权；③公司已将该商品实物转移给客户，即

客户已实物占有该商品；④公司已将该商品所有权上的主要风险和报酬转移给客户，即客户已取得该商品所有权上的主要风险和报酬；⑤客户已接受该商品；⑥其他表明客户已取得商品控制权的迹象。

（2）收入计量原则

①公司按照分摊至各单项履约义务的交易价格计量收入。交易价格是公司因向客户转让商品或服务而预期有权收取的对价金额，不包括代第三方收取的款项以及预期将退还给客户的款项。

②合同中存在可变对价的，公司按照期望值或最可能发生金额确定可变对价的最佳估计数，但包含可变对价的交易价格，不超过在相关不确定性消除时累计已确认收入极可能不会发生重大转回的金额。

③合同中存在重大融资成分的，公司按照假定客户在取得商品或服务控制权时即以现金支付的应付金额确定交易价格。该交易价格与合同对价之间的差额，在合同期间内采用实际利率法摊销。

④合同中包含两项或多项履约义务的，公司于合同开始日，按照各单项履约义务所承诺商品的单独售价的相对比例，将交易价格分摊至各单项履约义务。

（3）收入确认的具体方法

公司主要提供物流运输服务，属于在某一时点履行履约义务。收入确认需满足以下条件：公司已根据合同约定将承运的货物交付给客户指定接收方，且接收方已接受该货物，承运义务已完成，已经收回服务款或取得了收款凭证且相关的经济利益很可能流入。

2、2018年度-2019年度

（1）收入确认原则

①销售商品

销售商品收入在同时满足下列条件时予以确认：①将商品所有权上的主要风险和报酬转移给购货方；②公司不再保留通常与所有权相联系的继续管理权，也不再对已售出的商品实施有效控制；③收入的金额能够可靠地计量；④相关的经济利益很可能流入；⑤相关的已发生或将发生的成本能够可靠地计量。

②提供劳务

提供劳务交易的结果在资产负债表日能够可靠估计的（同时满足收入的金额能够可靠地计量、相关经济利益很可能流入、交易的完工进度能够可靠地确定、交易中已发生和将发生的成本能够可靠地计量），采用完工百分比法确认提供劳务的收入，并按已经发生的成本占估计总成本的比例确定提供劳务交易的完工进度。提供劳务交易的结果在资产负债表日不能够可靠估计的，若已经发生的劳务成本预计能够得到补偿，按已经发生的劳务成本金额确认提供劳务收入，并按相同金额结转劳务成本；若已经发生的劳务成本预计不能够得到补偿，将已经发生的劳务成本计入当期损益，不确认劳务收入。

③让渡资产使用权

让渡资产使用权在同时满足相关的经济利益很可能流入、收入金额能够可靠计量时，确认让渡资产使用权的收入。利息收入按照他人使用本公司货币资金的时间和实际利率计算确定；使用费收入按有关合同或协议约定的收费时间和方法计算确定。

（2）收入确认的具体方法

公司主要提供物流运输服务。物流运输服务确认需满足以下条件：公司根据合同约定,承运货物已由接收方签收，承运义务已完成且物流运输服务收入金额能够可靠计量，已经收回服务款或取得了收款凭证且相关的经济利益很可能流入，承运劳务相关的成本能够可靠地计量。

3、报告期内，发行人各类收入确认政策的具体时点及收入确认相关的单据如下：

| 业务类别 | 收入确认时点 | 收入确认相关单据 |
|--------|--|-----------------------|
| 全程物流服务 | 根据合同约定将货物运抵指定地点，货物接收方签收后确认收入 | 合同、商品车配送单、签收单 |
| 两端作业服务 | ①整车前端装车业务：装卸作业服务完成后，由货物接收方签收后确认收入； ②整车后端卸车、配送业务：装卸作业服务完成后或货物运抵指定地点，由货物接收方签收后确认收入； ③仓储服务业务：公司按照合同约定向接受劳务方提供完仓储服务并经对方确认后确认收入 | 合同、装车签收单、卸车签收单、商品车配送单 |

| | | |
|-------------|------------------------------|--------|
| 非汽车商品综合物流服务 | 根据合同约定将货物运抵指定地点，货物接收方签收后确认收入 | 合同、签收单 |
| 仓储服务[注] | 公司按照合同约定向接受劳务方提供完仓储服务后确认收入 | 合同 |

注：仓储服务为公司团结村自有仓库产生的仓储管理收入。公司于 2020 年 1 月 1 日起执行新收入准则，执行新收入准则对公司业务模式、合同条款、收入确认等方面无重大影响，公司收入确认时点在执行新收入准则前后保持一致。

（十六）政府补助

1、政府补助在同时满足下列条件时予以确认

（1）公司能够满足政府补助所附的条件；

（2）公司能够收到政府补助。政府补助为货币性资产的，按照收到或应收的金额计量。政府补助为非货币性资产的，按照公允价值计量；公允价值不能可靠取得的，按照名义金额计量。

2、与资产相关的政府补助判断依据及会计处理方法

政府文件规定用于购建或以其他方式形成长期资产的政府补助划分为与资产相关的政府补助。政府文件不明确的，以取得该补助必须具备的基本条件为基础进行判断，以购建或以其他方式形成长期资产为基本条件的作为与资产相关的政府补助。与资产相关的政府补助，冲减相关资产的账面价值或确认为递延收益。与资产相关的政府补助确认为递延收益的，在相关资产使用寿命内按照合理、系统的方法分期计入损益。按照名义金额计量的政府补助，直接计入当期损益。相关资产在使用寿命结束前被出售、转让、报废或发生毁损的，将尚未分配的相关递延收益余额转入资产处置当期的损益。

3、与收益相关的政府补助判断依据及会计处理方法

除与资产相关的政府补助之外的政府补助划分为与收益相关的政府补助。对于同时包含与资产相关部分和与收益相关部分的政府补助，难以区分与资产相关或与收益相关的，整体归类为与收益相关的政府补助。与收益相关的政府补助，用于补偿以后期间的相关成本费用或损失的，确认为递延收益，在确认相关成本费用或损失的期间，计入当期损益或冲减相关成本；用于补偿已发生的相关成本费用或损失的，直接计入当期损益或冲减相关成本。

4、与公司日常经营活动相关的政府补助，按照经济业务实质，计入其他收益或冲减相关成本费用。与公司日常活动无关的政府补助，计入营业外收支。

5、政策性优惠贷款贴息的会计处理方法

(1) 财政将贴息资金拨付给贷款银行，由贷款银行以政策性优惠利率向公司提供贷款的，以实际收到的借款金额作为借款的入账价值，按照借款本金和该政策性优惠利率计算相关借款费用。

(2) 财政将贴息资金直接拨付给公司的，将对应的贴息冲减相关借款费用。

(十七) 递延所得税资产、递延所得税负债

1、根据资产、负债的账面价值与其计税基础之间的差额（未作为资产和负债确认的项目按照税法规定可以确定其计税基础的，该计税基础与其账面数之间的差额），按照预期收回该资产或清偿该负债期间的适用税率计算确认递延所得税资产或递延所得税负债。

2、确认递延所得税资产以很可能取得用来抵扣可抵扣暂时性差异的应纳税所得额为限。资产负债表日，有确凿证据表明未来期间很可能获得足够的应纳税所得额用来抵扣可抵扣暂时性差异的，确认以前会计期间未确认的递延所得税资产。

3、资产负债表日，对递延所得税资产的账面价值进行复核，如果未来期间很可能无法获得足够的应纳税所得额用以抵扣递延所得税资产的利益，则减记递延所得税资产的账面价值。在很可能获得足够的应纳税所得额时，转回减记的金额。

4、公司当期所得税和递延所得税作为所得税费用或收益计入当期损益，但不包括下列情况产生的所得税：（1）企业合并；（2）直接在所有者权益中确认的交易或者事项。

(十八) 租赁

1、2021年1-6月

(1) 公司作为承租人

在租赁期开始日，公司将租赁期不超过 12 个月，且不包含购买选择权的租

赁认定为短期租赁；将单项租赁资产为全新资产时价值较低的租赁认定为低价值资产租赁。公司转租或预期转租租赁资产的，原租赁不认定为低价值资产租赁。

对于所有短期租赁和低价值资产租赁，公司在租赁期内各个期间按照直线法将租赁付款额计入相关资产成本或当期损益。

除上述采用简化处理的短期租赁和低价值资产租赁外，在租赁期开始日，公司对租赁确认使用权资产和租赁负债。

①使用权资产

使用权资产按照成本进行初始计量，该成本包括：1）租赁负债的初始计量金额；2）在租赁期开始日或之前支付的租赁付款额，存在租赁激励的，扣除已享受的租赁激励相关金额；3）承租人发生的初始直接费用；4）承租人为拆卸及移除租赁资产、复原租赁资产所在场地或将租赁资产恢复至租赁条款约定状态预计将发生的成本。

公司按照直线法对使用权资产计提折旧。能够合理确定租赁期届满时取得租赁资产所有权的，公司在租赁资产剩余使用寿命内计提折旧。无法合理确定租赁期届满时能够取得租赁资产所有权的，公司在租赁期与租赁资产剩余使用寿命两者孰短的期间内计提折旧。

②租赁负债

在租赁开始日，公司将尚未支付的租赁付款额的现值确认为租赁负债。计算租赁付款额现值时采用租赁内含利率作为折现率，无法确定租赁内含利率的，采用公司增量借款利率作为折现率。租赁付款额与其现值之间的差额作为未确认融资费用，在租赁期各个期间内按照确认租赁付款额现值的折现率确认利息费用，并计入当期损益。未纳入租赁负债计量的可变租赁付款额于实际发生时计入当期损益。

租赁期开始日后，当实质固定付款额发生变动、担保余值预计的应付金额发生变化、用于确定租赁付款额的指数或比率发生变动、购买选择权、续租选择权或终止选择权的评估结果或实际行权情况发生变化时，公司按照变动后的租赁付款额的现值重新计量租赁负债，并相应调整使用权资产的账面价值，如使用权资产账面价值已调减至零，但租赁负债仍需进一步调减的，将剩余金额计入当期损

益。

（2）公司作为出租人

在租赁开始日，公司将实质上转移了与租赁资产所有权有关的几乎全部风险和报酬的租赁划分为融资租赁，除此之外的均为经营租赁。

①经营租赁

公司在租赁期内各个期间按照直线法将租赁收款额确认为租金收入，发生的初始直接费用予以资本化并按照与租金收入确认相同的基础进行分摊，分期计入当期损益。公司取得的与经营租赁有关的未计入租赁收款额的可变租赁付款额在实际发生时计入当期损益。

②融资租赁

在租赁期开始日，公司按照租赁投资净额(未担保余值和租赁期开始日尚未收到的租赁收款额按照租赁内含利率折现的现值之和)确认应收融资租赁款，并终止确认融资租赁资产。在租赁期的各个期间，公司按照租赁内含利率计算并确认利息收入。

公司取得的未纳入租赁投资净额计量的可变租赁付款额在实际发生时计入当期损益。

（3）售后租回

①公司作为承租人

公司按照《企业会计准则第 14 号——收入》的规定，评估确定售后租回交易中的资产转让是否属于销售。

售后租回交易中的资产转让属于销售的，公司按原资产账面价值中与租回获得的使用权有关的部分，计量售后租回所形成的使用权资产，并仅就转让至出租人的权利确认相关利得或损失。

售后租回交易中的资产转让不属于销售的，公司继续确认被转让资产，同时确认一项与转让收入等额的金融负债，并按照《企业会计准则第 22 号——金融工具确认和计量》对该金融负债进行会计处理。

②公司作为出租人

公司按照《企业会计准则第 14 号——收入》的规定，评估确定售后租回交易中的资产转让是否属于销售。

售后租回交易中的资产转让属于销售的，公司根据其他适用的企业会计准则对资产购买进行会计处理，并根据《企业会计准则第 21 号——租赁》对资产出租进行会计处理。

售后租回交易中的资产转让不属于销售的，公司不确认被转让资产，但确认一项与转让收入等额的金融资产，并按照《企业会计准则第 22 号——金融工具确认和计量》对该金融资产进行会计处理。

2、2018 年-2020 年度

（1）经营租赁的会计处理方法

公司为承租人时，在租赁期内各个期间按照直线法将租金计入相关资产成本或确认为当期损益，发生的初始直接费用，直接计入当期损益。或有租金在实际发生时计入当期损益。

公司为出租人时，在租赁期内各个期间按照直线法将租金确认为当期损益，发生的初始直接费用，除金额较大的予以资本化并分期计入损益外，均直接计入当期损益。或有租金在实际发生时计入当期损益。

（2）融资租赁的会计处理方法

公司为承租人时，在租赁期开始日，公司以租赁开始日租赁资产公允价值与最低租赁付款额现值中两者较低者作为租入资产的入账价值，将最低租赁付款额作为长期应付款的入账价值，其差额为未确认融资费用，发生的初始直接费用，计入租赁资产价值。在租赁期各个期间，采用实际利率法计算确认当期的融资费用。

公司为出租人时，在租赁期开始日，公司以租赁开始日最低租赁收款额与初始直接费用之和作为应收融资租赁款的入账价值，同时记录未担保余值；将最低租赁收款额、初始直接费用及未担保余值之和与其现值之和的差额确认为未实现融资收益。在租赁期各个期间，采用实际利率法计算确认当期的融资收入。

（十九）安全生产费

公司按照财政部、国家安全生产监督管理总局联合发布的《企业安全生产费用提取和使用管理办法》（财企〔2012〕16号）的规定提取的安全生产费，计入相关产品的成本或当期损益，同时记入“专项储备”科目。使用提取的安全生产费时，属于费用性支出的，直接冲减专项储备。形成固定资产的，通过“在建工程”科目归集所发生的支出，待安全项目完工达到预定可使用状态时确认为固定资产；同时，按照形成固定资产的成本冲减专项储备，并确认相同金额的累计折旧，该固定资产在以后期间不再计提折旧。

（二十）分部报告

公司以内部组织结构、管理要求、内部报告制度等为依据确定经营分部。公司的经营分部是指同时满足下列条件的组成部分：

- 1、该组成部分能够在日常活动中产生收入、发生费用；
- 2、管理层能够定期评价该组成部分的经营成果，以决定向其配置资源、评价其业绩；
- 3、能够通过分析取得该组成部分的财务状况、经营成果和现金流量等有关会计信息。

（二十一）财务报表列报项目变更说明

财政部于2019年4月30日发布了《关于修订印发2019年一般企业财务报表格式的通知》（财会〔2019〕6号），对一般企业财务报表格式进行了修订，归并部分资产负债表项目，拆分部分利润表项目。同时根据2017年度新修订的《企业会计准则第22号——金融工具确认和计量》（财会〔2017〕7号）、《企业会计准则第23号——金融资产转移》（财会〔2017〕8号）、《企业会计准则第24号——套期会计》（财会〔2017〕9号）、《企业会计准则第37号——金融工具列报》（财会〔2017〕14号）增加相应部分会计列报。本公司已按照《关于修订印发2019年度一般企业财务报表格式的通知》《财会〔2019〕6号》的要求编制财务报表。

（二十二）前期会计差错更正**1、2018 年度****（1）差错更正事项对 2018 年度母公司财务报表项目的影响**

单位：元

| 项目 | 重述前金额 | 重述金额 | 重述后金额 | 说明 |
|------|---------------|---------------|---------------|--------------------|
| 管理费用 | 31,884,918.10 | -1,675,904.21 | 30,209,013.89 | 将原计入管理费用中的研发费用单独列报 |
| 研发费用 | -- | 1,675,904.21 | 1,675,904.21 | |

（2）差错更正事项对 2018 年度合并财务报表项目的影响

单位：元

| 项目 | 重述前金额 | 重述金额 | 重述后金额 | 说明 |
|------|---------------|---------------|---------------|--------------------|
| 管理费用 | 33,579,459.32 | -1,675,904.21 | 31,903,555.11 | 将原计入管理费用中的研发费用单独列报 |
| 研发费用 | -- | 1,675,904.21 | 1,675,904.21 | |

（二十三）执行新收入准则对公司的预计影响

财政部于 2017 年颁布了《企业会计准则第 14 号——收入（修订）》（财会[2017]22 号）（以下简称“新收入准则”），对收入准则进行了修订。按照相关规定，公司于 2020 年 1 月 1 日起执行新收入准则并对会计政策相关内容进行调整。

根据《发行监管问答——关于首发企业执行新收入准则相关事项的问答》，对于申报财务报表审计截止日在 2019 年 12 月 31 日及之后，且首次执行日期晚于可比期间最早期初的申请首发企业，应披露新收入准则实施前后收入确认会计政策的主要差异以及实施新收入准则在业务模式、合同条款、收入确认等方面产生的影响，对首次执行日前各年（末）营业收入、归属于公司普通股股东的净利润、资产总额、归属于公司普通股股东的净资产的影响程度。根据上述文件要求，公司应披露执行上述修订后的准则在收入确认会计政策的主要差异、对业务模式、合同条款、收入确认等方面产生的影响以及假定 2018 年 1 月 1 日起开始全面执行新收入准则对首次执行日前各年度合并报表主要财务指标的影响。具体情况如下：

1、新收入准则实施前后收入确认会计政策的主要差异

| 项目 | 报告期内收入确认原则 | 新收入准则收入确认原则 |
|----------|------------|---------------|
| 收入确认基本原则 | （1）销售商品 | 公司与客户之间的合同同时满 |

| 项目 | 报告期内收入确认原则 | 新收入准则收入确认原则 |
|----------|---|---|
| | <p>销售商品收入在同时满足下列条件时予以确认：①将商品所有权上的主要风险和报酬转移给购货方；②公司不再保留通常与所有权相联系的继续管理权，也不再对已售出的商品实施有效控制；③收入的金额能够可靠地计量；④相关的经济利益很可能流入；⑤相关的已发生或将发生的成本能够可靠地计量。</p> <p>（2）提供劳务</p> <p>提供劳务交易的结果在资产负债表日能够可靠估计的（同时满足收入的金额能够可靠地计量、相关经济利益很可能流入、交易的完工进度能够可靠地确定、交易中已发生和将发生的成本能够可靠地计量），采用完工百分比法确认提供劳务的收入，并按已经发生的成本占估计总成本的比例确定提供劳务交易的完工进度。提供劳务交易的结果在资产负债表日不能够可靠估计的，若已经发生的劳务成本预计能够得到补偿，按已经发生的劳务成本金额确认提供劳务收入，并按相同金额结转劳务成本；若已经发生的劳务成本预计不能够得到补偿，将已经发生的劳务成本计入当期损益，不确认劳务收入。</p> <p>（3）让渡资产使用权</p> <p>让渡资产使用权在同时满足相关的经济利益很可能流入、收入金额能够可靠计量时，确认让渡资产使用权的收入。利息收入按照他人使用本公司货币资金的时间和实际利率计算确定；使用费收入按有关合同或协议约定的收费时间和方法计算确定。</p> | <p>足下列条件时，在客户取得相关商品控制权时确认收入：①合同各方已批准该合同并承诺将履行各自义务；②合同明确了合同各方与所转让商品或提供劳务相关的权利和义务；③合同有明确的与所转让商品相关的支付条款；④合同具有商业实质，即履行该合同将改变本公司未来现金流量的风险、时间分布或金额；⑤公司因向客户转让商品或提供劳务而有权取得的对价很可能收回。</p> |
| 收入确认具体方法 | <p>公司主要提供物流运输服务。物流运输服务确认需满足以下条件：公司根据合同约定,承运货物已由接收方签收,承运义务已完成且物流运输服务收入金额能够可靠计量,已经收回服务款或取得了收款凭证且相关的经济利益很可能流入,承运劳务相关的成本能够可靠地计量。</p> | <p>公司主要提供物流运输服务,属于在某一时点履行履约义务。收入确认需满足以下条件:公司已根据合同约定将承运的货物交付给客户指定接收方,且接收方已接受该货物,承运义务已完成,已经收回服务款或取得了收款凭证且相关的经济利益很可能流入。</p> |

2、新收入准则实施前后收入确认会计政策的主要差异及实施新收入准则在业务模式、合同条款、收入确认等方面产生的影响

从业务模式角度，公司主要提供整车、普货运输及仓储等物流服务。新收入准则实施对公司业务模式无影响。

从合同条款角度，根据公司与客户签订的合同条款，公司合同履约义务及新收入准则实施前后收入确认金额无差异。

3、新旧收入准则变更对报告期各年度财务报表主要财务指标的影响

执行新收入准则对公司 2020 年 1 月 1 日财务报表的主要影响如下：

单位：元

| 项目 | 资产负债表 | | |
|------|------------------|---------------|----------------|
| | 2019 年 12 月 31 日 | 新收入准则调整影响 | 2020 年 1 月 1 日 |
| 预收款项 | 5,103,464.68 | -2,019,344.04 | 3,084,120.64 |
| 合同负债 | -- | 2,019,344.04 | 2,019,344.04 |

公司现有业务模式、销售合同条款下，不会因实施新收入准则而对公司收入确认的结果产生影响。若公司自申报财务报表期初开始全面执行新收入准则，对公司首次执行日前各年（末）营业收入、归属于公司普通股股东的净利润、资产总额、归属于公司普通股股东的净资产等主要财务指标亦无影响。

（二十四）执行新租赁准则的影响

公司自 2021 年 1 月 1 日起执行经修订的《企业会计准则第 21 号——租赁》（以下简称“新租赁准则”）。

公司作为承租人，根据新租赁准则衔接规定，对可比期间信息不予调整，首次执行日执行新租赁准则与原准则的差异追溯调整本报告期期初留存收益及财务报表其他相关项目金额。

执行新租赁准则对公司 2021 年 1 月 1 日财务报表的主要影响如下：

单位：元

| 项目 | 资产负债表 | | |
|------|--------------|-------------|--------------|
| | 2020.12.31 | 新租赁准则调整影响 | 2021.1.1 |
| 预付款项 | 7,583,453.88 | -454,666.63 | 7,128,787.25 |

| | | | |
|-------------|----------------|---------------|----------------|
| 应付账款 | 223,200,213.69 | -17,226.60 | 223,182,987.09 |
| 使用权资产 | -- | 12,440,674.00 | 12,440,674.00 |
| 一年内到期的非流动负债 | -- | 3,265,228.79 | 3,265,228.79 |
| 租赁负债 | -- | 8,738,005.18 | 8,738,005.18 |

六、分部信息

（一）报告分部的确定依据

公司以内部组织结构、管理要求、内部报告制度等为依据确定报告分部，并以地区分部为基础确定报告分部。分别对不同地区的经营业绩进行考核，资产和负债按经营实体所在地进行划分，主营业务收入、主营业务成本按最终业绩考核地进行划分，与各分部共同使用的资产、负债按照规模比例在不同的分部之间分配。

（二）报告分部的财务信息

1、2021年1-6月/2021年6月30日报告分部财务信息

单位：万元

| 项目 | 重庆 | 成都 | 定州 | 分部间抵销 | 合计 |
|--------|------------|----------|----------|-----------|------------|
| 主营业务收入 | 44,434.37 | 1,731.72 | 1,375.21 | -1,284.31 | 46,256.99 |
| 主营业务成本 | 39,247.30 | 1,586.78 | 1,240.88 | -1,342.04 | 40,732.91 |
| 资产总额 | 101,904.38 | 1,085.49 | 4,788.58 | -3,104.98 | 104,673.47 |
| 负债总额 | 52,266.96 | 95.92 | 2,400.07 | -2,378.47 | 52,384.48 |

2、2020年度/2020年12月31日报告分部财务信息

单位：万元

| 项目 | 重庆 | 成都 | 定州 | 分部间抵销 | 合计 |
|--------|------------|----------|----------|------------|-----------|
| 主营业务收入 | 80,603.56 | 3,362.40 | 3,260.80 | -1,948.14 | 85,278.62 |
| 主营业务成本 | 69,983.38 | 3,064.52 | 2,909.44 | -2,063.61 | 73,893.73 |
| 资产总额 | 100,688.75 | 971.93 | 4,702.65 | -11,397.86 | 94,965.47 |
| 负债总额 | 49,083.60 | 72.77 | 2,409.19 | -5,671.34 | 45,894.22 |

3、2019年度/2019年12月31日报告分部财务信息

单位：万元

| 项目 | 重庆 | 成都 | 定州 | 分部间抵销 | 合计 |
|----|----|----|----|-------|----|
|----|----|----|----|-------|----|

| | | | | | |
|--------|-----------|----------|----------|------------|-----------|
| 主营业务收入 | 84,602.37 | 3,127.72 | 3,455.68 | -778.37 | 90,407.39 |
| 主营业务成本 | 72,472.64 | 2,768.36 | 3,136.04 | -893.85 | 77,483.19 |
| 资产总额 | 94,789.03 | 770.85 | 5,204.45 | -10,305.80 | 90,458.52 |
| 负债总额 | 47,265.21 | 60.70 | 3,202.32 | -4,579.28 | 45,948.94 |

4、2018年度/2018年12月31日报告分部财务信息

单位：万元

| 项目 | 重庆 | 成都 | 定州 | 分部间抵销 | 合计 |
|--------|-----------|----------|----------|-----------|-----------|
| 主营业务收入 | 75,437.93 | 2,807.06 | 3,968.24 | -715.98 | 81,497.26 |
| 主营业务成本 | 61,680.72 | 2,547.71 | 3,535.01 | -831.45 | 66,931.99 |
| 资产总额 | 73,251.68 | 581.41 | 3,977.62 | -2,962.31 | 74,848.40 |
| 负债总额 | 37,138.73 | 61.06 | 2,197.68 | -2,085.80 | 37,311.68 |

七、经注册会计师核验的非经常性损益明细表

按照中国证监会《公开发行证券的公司信息披露解释性公告第1号——非经常性损益（2008）》的规定，经天健会计师出具的《关于三羊马（重庆）物流股份有限公司最近三年及一期非经常性损益的鉴证报告》（天健审（2021）8-344号），公司报告期内非经常性损益构成情况、扣除非经常性损益后的净利润金额以及非经常性损益对当期净利润的影响如下：

单位：元

| 项目 | 2021年1-6月 | 2020年度 | 2019年度 | 2018年度 |
|--|--------------|---------------|--------------|---------------|
| 非流动资产处置损益，包括已计提资产减值准备的冲销部分 | 183,165.37 | -86,268.12 | -76,823.42 | -2,511,365.30 |
| 计入当期损益的政府补助（与公司正常经营业务密切相关，符合国家政策规定、按照一定标准定额或定量持续享受的政府补助除外） | 1,793,757.54 | 10,148,604.00 | 5,537,164.02 | 3,325,722.03 |
| 委托他人投资或管理资产的损益 | 266,370.72 | 934,151.16 | 452,805.94 | 263,312.42 |
| 债务重组损益 | -- | 260,312.88 | -172,828.22 | -- |
| 除同公司正常经营业务相关的有效套期保值业务外，持有以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产、金融负债产生的公 | 11,628.53 | -6,814.92 | -- | -- |

| 项目 | 2021年1-6月 | 2020年度 | 2019年度 | 2018年度 |
|---|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| 允价值变动收益,以及处置以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产、金融负债和可供出售金融资产取得的投资收益 | | | | |
| 单独进行减值测试的应收款项减值准备转回 | 200,000.00 | | | |
| 除上述各项之外的其他营业外收入和支出 | -130,061.29 | 116,367.58 | -257,523.42 | 114,572.19 |
| 其他符合非经常性损益定义的损益项目 | -- | -2,064,304.49 | | |
| 小计 | 2,324,860.87 | 9,302,048.09 | 5,482,794.90 | 1,192,241.34 |
| 减:所得税费用(所得税费用减少以“-”表示) | 348,647.24 | 1,382,344.60 | 814,154.94 | 167,055.99 |
| 非经常性损益净额 | 1,976,213.63 | 7,919,703.49 | 4,668,639.96 | 1,025,185.35 |
| 少数股东损益 | -- | -- | -- | -- |
| 归属于母公司股东的非经常性损益净额 | 1,976,213.63 | 7,919,703.49 | 4,668,639.96 | 1,025,185.35 |
| 扣除非经常性损益后归属于母公司普通股股东净利润 | 30,201,139.24 | 55,706,011.50 | 62,743,407.44 | 44,204,051.93 |

报告期内,公司非经常性损益占同期净利润的比例分别为 2.27%、6.93%、12.45%和 6.14%。2020 年公司收到新冠疫情援企稳岗返还 108.40 万元和拟上市重点培育企业财政奖补 538.87 万元,导致当期非经常性损益占净利润比重较高。扣除非经常性损益后,公司净利润分别为 4,420.41 万元、6,274.34 万元、5,570.60 万元和 3,020.11 万元,公司非经常性损益对公司净利润不构成重大影响。

八、收购兼并其他企业情况

最近一年一期,公司不存在收购兼并其他企业资产(或股权)的情况。

九、公司适用的税率及享受的税收优惠政策情况

(一) 主要税种及税率

| 税种 | 计税依据 | 税率 |
|-----|--|--------------------------------|
| 增值税 | 以按税法规定计算的销售货物和应税劳务收入为基础计算销项税额,扣除当期允许抵扣的进 | 16%、13%、11%、10%、9%、6%、5%、3%、1% |

| | | |
|---------|-----------------|-------------|
| | 项税额后，差额部分为应交增值税 | |
| 城市维护建设税 | 应缴流转税税额 | 7% |
| 教育费附加 | 应缴流转税税额 | 3% |
| 地方教育附加 | 应缴流转税税额 | 2% |
| 企业所得税 | 应纳税所得额 | 25%、20%、15% |

（二）合并范围内各主体企业所得税税率

报告期内公司合并范围内各纳税主体企业所得税税率情况如下：

| 项目 | 2021年1-6月 | 2020年度 | 2019年度 | 2018年度 |
|-----------------|-----------|--------|--------|--------|
| 三羊马（重庆）物流股份有限公司 | 15% | 15% | 15% | 15% |
| 成都新津红祥汽车运输有限公司 | 20% | 20% | 20% | 25% |
| 定州市铁达物流有限公司 | 25% | 25% | 20% | 25% |
| 重庆主元多式联运有限公司 | 25% | 25% | 25% | 25% |

注：重庆主元多式联运有限公司成立于2018年12月。

（三）税收优惠及依据

1、企业所得税税收优惠

根据《国家税务总局关于深入实施西部大开发战略有关企业所得税问题的公告》（国家税务总局公告2012年第12号）及财政部、税务总局、国家发展改革委《关于延续西部大开发企业所得税政策的公告》（财政部公告2020年第23号）

，自2011年1月1日至2021年6月30日，公司减按15%税率缴纳企业所得税。

根据财政部、国家税务总局发布的《关于实施小微企业普惠性税收减免政策的通知》（财税[2019]13号）规定，《关于实施小型微利企业普惠性所得税减免政策有关问题的公告》（国家税务总局2019年第2号），年应纳税所得额不超过100万元（含100万元）的部分，减按25%计入应纳税所得额，按20%的税率缴纳企业所得税。年应纳税所得额在100万元至300万元之间的部分，减按50%计入应纳税所得额，按20%的税率缴纳企业所得税。2019年度和2020年度新津红祥适用此税率，定州铁达2019年度适用上述优惠税率。

根据财政部、税务总局发布的《财政部 税务总局关于实施小微企业和个体

工商户所得税优惠政策的公告》（2021 年第 12 号）及国家税务总局发布的《国家税务总局关于落实支持小型微利企业和个体工商户发展所得税优惠政策有关事项的公告》（国家税务总局公告 2021 年第 8 号），自 2021 年 1 月 1 日起对小型微利企业年应纳税所得额不超过 100 万元的部分，减按 12.5% 计入应纳税所得额，按 20% 的税率缴纳企业所得税。新津红祥 2021 年 1-6 月适用上述优惠税率。

2、城镇土地使用税税收优惠

根据国家税务总局《关于继续实施物流企业大宗商品仓储设施用地城镇土地使用税优惠政策的通知》（财税〔2017〕33 号）规定，自 2017 年 1 月 1 日起至 2019 年 12 月 31 日止，对物流企业自有的(包括自用和出租)大宗商品仓储设施用地，减按所属土地等级适用税额标准的 50% 计征城镇土地使用税，根据《关于继续实施物流企业大宗商品仓储设施用地城镇土地使用税优惠政策的公告》（财政部税务总局公告 2020 年第 16 号），自 2020 年 1 月 1 日起至 2022 年 12 月 31 日止，对物流企业自有（包括自用和出租）或承租的大宗商品仓储设施用地，减按所属土地等级适用税额标准的 50% 计征城镇土地使用税。自 2017 年 1 月 1 日起，公司享受上述优惠税率。

根据沙税通〔2020〕1391 号税务事项通知书，因抗击疫情免征公司 2020 年 1 月 1 日至 2020 年 3 月 31 日期间内的城镇土地使用税。

3、房产税税收优惠

根据沙税通〔2020〕1388 号税务事项通知书，因抗击疫情免征公司 2020 年 1 月 1 日至 2020 年 3 月 31 日期间内的房产税。

十、最近一期末主要资产情况

截至 2021 年 6 月 30 日，公司资产总额为 104,673.47 万元，其中流动资产 55,151.02 万元，非流动资产 49,522.44 万元。

（一）固定资产

公司主要固定资产为生产及开展经营活动所使用的房屋建筑物、运输工具和办公设备等。截至 2021 年 6 月 30 日，公司固定资产净值为 13,376.18 万元，总体成新率为 66.52%。报告期内，公司主要资产运转良好。

截至 2021 年 6 月 30 日，公司固定资产基本情况如下：

单位：万元

| 项目 | 折旧年限 | 账面原值 | 累计折旧 | 净值 | 成新率 |
|-----------|------|------------------|-----------------|------------------|---------------|
| 房屋及建筑物 | 20 年 | 15,639.83 | 3,837.45 | 11,802.38 | 75.46% |
| 运输工具 | 5 年 | 3,974.91 | 2,494.95 | 1,479.96 | 37.23% |
| 其他设备 | 5 年 | 494.10 | 400.27 | 93.84 | 18.99% |
| 合计 | | 20,108.84 | 6,732.66 | 13,376.18 | 66.52% |

截至 2021 年 6 月 30 日，公司不存在固定资产可收回金额低于账面价值而需要计提固定资产减值准备的情形。

（二）在建工程

截至 2021 年 6 月 30 日，公司在建工程情况如下：

单位：万元

| 项目 | 账面原值 | 减值准备 | 账面价值 |
|-----------------------|------------------|-----------|------------------|
| 信息系统建设 | 118.40 | -- | 118.40 |
| 三羊马多式联运（重庆）智能应用基地（一期） | 11,950.10 | -- | 11,950.10 |
| 停车场改建项目 | 46.44 | -- | 46.44 |
| 合计 | 12,114.93 | -- | 12,114.93 |

截至 2021 年 6 月 30 日，公司在建工程不存在减值迹象，未计提减值准备。

（三）长期股权投资

公司长期股权投资主要为对联营企业重庆西部诚通物流有限公司的投资。报告期各期末，公司长期股权投资账面价值明细如下：

单位：万元

| 项目 | 2021.6.30 | 2020.12.31 | 2019.12.31 | 2018.12.31 |
|---------|-----------|------------|------------|------------|
| 对联营企业投资 | 2,719.58 | 2,698.89 | 2,657.18 | 2,621.56 |

（四）无形资产

截至 2021 年 6 月 30 日，公司无形资产主要为土地使用权，具体情况如下：

单位：万元

| 项目 | 摊销年限 | 账面原值 | 累计摊销 | 账面价值 |
|-------|------|-----------|----------|-----------|
| 土地使用权 | 50 年 | 14,777.06 | 1,837.69 | 12,939.37 |
| 商标 | 5 年 | 2.61 | 2.52 | 0.09 |

| | | | | |
|----|----|------------------|-----------------|------------------|
| 软件 | 5年 | 139.11 | 99.76 | 39.35 |
| 合计 | | 14,918.78 | 1,939.98 | 12,978.80 |

截至2021年6月30日，公司无形资产均正常使用，不存在无形资产可收回金额低于账面价值而需要计提无形资产减值准备的情形。

十一、最近一期末主要负债情况

（一）银行借款

截至2021年6月30日，公司短期借款本金明细情况如下：

| 借款银行 | 借款方 | 借款本金余额 (万元) | 还款期限 |
|------------------|------|----------------|---------|
| 重庆农村商业银行沙坪坝支行 | 三羊马 | 1,000.00 | 2021年7月 |
| | | 2,000.00 | 2021年8月 |
| | | 500.00 | 2021年8月 |
| | | 2,500.00 | 2022年1月 |
| | | 1,000.00 | 2022年1月 |
| | | 1,500.00 | 2022年3月 |
| | | 500.00 | 2022年4月 |
| | | 2,000.00 | 2022年4月 |
| 中信银行股份有限公司重庆分行 | 三羊马 | 2,000.00 | 2022年5月 |
| 中国建设银行股份有限公司定州支行 | 定州铁达 | 500.00 | 2022年3月 |

截至2021年6月30日，公司长期借款本金为5,100.00万元，其中3,300.00万元系向重庆银行股份有限公司借款，该笔贷款共分3个融资时段，每个融资时段为12个月，其中第一融资时段贷款利率为5.4625%，后续融资时段利率由双方协商确定。

2020年5月12日，公司与重庆银行股份有限公司签署借款合同，贷款金额1,850.00万元，公司于2020年12月和2021年6月分别归还本金25万元，截至2021年6月末剩余本金1,800.00万元尚未归还。

截至2021年6月30日，公司长期借款本金明细情况如下：

| 借款银行 | 借款方 | 借款本金余额 | 还款期限 |
|------|-----|--------|------|
|------|-----|--------|------|

| | | (万元) | |
|-----------------|-------|----------|----------|
| 重庆银行股份有限公司文化宫支行 | 三羊马物流 | 1,000.00 | 2022年9月 |
| | | 500.00 | 2022年10月 |
| | | 800.00 | 2022年11月 |
| | | 1,000.00 | 2022年12月 |
| 重庆银行股份有限公司文化宫支行 | 三羊马物流 | 950.00 | 2023年6月 |
| | | 850.00 | 2023年6月 |

(二) 应付账款

截至2021年6月30日，公司应付账款情况如下：

单位：万元

| 项目 | 金额 |
|------------|------------------|
| 应付账款-工程款 | 5,252.92 |
| 应付账款-承运商运费 | 17,067.10 |
| 合计 | 22,320.02 |

(三) 应交税费

截至2021年6月30日，公司应交税费余额586.44万元，具体情况如下：

单位：万元

| 项目 | 金额 |
|-----------|---------------|
| 增值税 | 194.48 |
| 企业所得税 | 365.08 |
| 代扣代缴个人所得税 | 4.15 |
| 城市维护建设税 | 9.58 |
| 教育费附加 | 4.11 |
| 地方教育附加 | 2.74 |
| 印花税 | 6.31 |
| 合计 | 586.44 |

公司应交税费主要是应交增值税和应交所得税。

(四) 对内部人员和关联方的负债

公司对内部人员的负债主要为应付职工薪酬，包括工资、奖金、社会保险费、工会经费等，截至2021年6月30日，公司应付职工薪酬账面价值为493.87万

元。

公司对关联方负债详见本招股说明书“第七节 同业竞争与关联交易”之“四、（三）期末关联方应收应付余额汇总”。

（五）或有负债

截至 2021 年 6 月 30 日，公司不存在或有债务。

（六）逾期未偿还债务

截至 2021 年 6 月 30 日，公司不存在逾期未偿还的债务。

十二、所有者权益

报告期各期末，公司股东权益情况表如下：

单位：万元

| 项目 | 2021.6.30 | 2020.12.31 | 2019.12.31 | 2018.12.31 |
|---------------|-----------|------------|------------|------------|
| 股本 | 6,003.00 | 6,003.00 | 6,003.00 | 5,670.00 |
| 资本公积 | 18,909.72 | 18,909.72 | 18,909.72 | 14,270.72 |
| 专项储备 | -- | -- | -- | 104.44 |
| 盈余公积 | 3,280.70 | 3,280.70 | 2,669.38 | 2,020.89 |
| 未分配利润 | 24,095.57 | 20,877.83 | 16,927.48 | 15,470.67 |
| 归属于母公司所有者权益合计 | 52,288.99 | 49,071.25 | 44,509.58 | 37,536.72 |
| 少数股东权益 | -- | -- | -- | -- |
| 所有者权益合计 | 52,288.99 | 49,071.25 | 44,509.58 | 37,536.72 |

（一）股本、资本公积

2019 年 9 月，公司向重庆渝物兴产业股权投资基金合伙企业（有限合伙）进行股票发行。本次股票发行股票数量为 333.00 万股，发行价格为 15.00 元/股，共计募集资金 4,995.00 万元，其中 333.00 万元为新增注册资本，扣除发行相关费用后，其余 4,639.00 万元计入资本公积。

（二）专项储备

公司按照财政部、国家安全生产监督管理总局联合发布的《企业安全生产费用提取和使用管理办法》（财企〔2012〕16 号）的规定提取的安全生产费，计入相关产品的成本或当期损益，同时记入“专项储备”科目。报告期各期末，公司

专项储备余额分别为 104.44 万元、0.00 万元、0.00 万元和 0.00 万元。

（三）盈余公积

报告期各期末，公司盈余公积分别为 2,020.89 万元、2,669.38 万元、3,280.70 万元和 3,280.70 万元，变动系公司按法定比例从净利润中计提法定盈余公积和进行利润分配所致。

（四）未分配利润

报告期内，公司未分配利润变动情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2021.6.30 | 2020.12.31 | 2019.12.31 | 2018.12.31 |
|-------------------|-----------|------------|------------|------------|
| 期初未分配利润 | 20,877.83 | 16,927.48 | 15,470.67 | 13,632.60 |
| 加：本期归属于母公司所有者的净利润 | 3,217.74 | 6,362.57 | 6,741.20 | 4,522.92 |
| 减：提取法定盈余公积 | -- | 611.32 | 648.50 | 416.86 |
| 应付普通股股利 | -- | 1,800.90 | 4,635.90 | 2,268.00 |
| 期末未分配利润 | 24,095.57 | 20,877.83 | 16,927.48 | 15,470.67 |

十三、现金流量情况

单位：万元

| 项目 | 2021 年 1-6 月 | 2020 年度 | 2019 年度 | 2018 年度 |
|---------------|--------------|-----------|-----------|-----------|
| 经营活动产生的现金流量净额 | -1,273.28 | 6,687.90 | 11,283.54 | 4,329.19 |
| 投资活动产生的现金流量净额 | -3,787.58 | 1,110.08 | -9,564.98 | -5,887.39 |
| 筹资活动产生的现金流量净额 | 4,917.55 | -3,857.11 | 1,487.00 | -4,447.08 |
| 现金及现金等价物净增加额 | -143.32 | 3,940.86 | 3,205.55 | -6,005.29 |
| 期末现金及现金等价物余额 | 15,007.19 | 15,150.51 | 11,209.65 | 8,004.09 |

十四、或有事项、期后事项及其他重要事项

截至本招股说明书签署日，公司不存在需要披露的重大或有事项及期后事项。

十五、主要财务指标

（一）基本财务指标

| 项目 | 2021.6.30 | 2020.12.31 | 2019.12.31 | 2018.12.31 |
|----|-----------|------------|------------|------------|
|----|-----------|------------|------------|------------|

| | | | | |
|--------------------------------------|------------------|---------------|---------------|---------------|
| 流动比率（倍） | 1.25 | 1.41 | 1.34 | 1.27 |
| 速动比率（倍） | 1.22 | 1.38 | 1.32 | 1.25 |
| 资产负债率（母公司） | 48.95% | 47.79% | 51.43% | 50.80% |
| 资产负债率（合并） | 50.05% | 48.33% | 50.80% | 49.85% |
| 无形资产占净资产的比例 （扣除土地使用权、水面养殖权和采矿权等后） | 0.08% | 0.11% | 0.19% | 0.24% |
| 归属于公司股东的每股净资产（元/股） | 8.71 | 8.17 | 7.41 | 6.62 |
| 项目 | 2021年1-6月 | 2020年度 | 2019年度 | 2018年度 |
| 应收账款周转率（次） | 1.30 | 2.41 | 2.68 | 2.72 |
| 存货周转率（次） | 33.08 | 64.49 | 88.03 | 72.89 |
| 息税折旧摊销前利润（万元） | 5,645.18 | 10,971.65 | 11,943.89 | 8,691.91 |
| 利息保障倍数（倍） | 10.11 | 11.53 | 10.79 | 8.44 |
| 每股经营活动产生的现金流量（元/股） | -0.21 | 1.11 | 1.96 | 0.76 |
| 每股净现金流量（元/股） | -0.02 | 0.66 | 0.56 | -1.06 |
| 归属于公司股东的净利润（万元） | 3,217.74 | 6,362.57 | 6,741.20 | 4,522.92 |
| 归属于公司股东扣除非经常性损益后的净利润（万元） | 3,020.11 | 5,570.60 | 6,274.34 | 4,420.41 |
| 研发投入占营业收入之比 | 0.18% | 0.37% | 0.27% | 0.20% |

注：上述财务指标计算公式如下：

流动比率=流动资产÷流动负债

速动比率=(流动资产-存货)÷流动负债

资产负债率=负债总额÷总资产

应收账款周转率=营业收入÷应收账款平均余额

存货周转率=营业成本÷存货平均余额

息税折旧摊销前利润=利润总额+财务费用利息支出+折旧+摊销

利息保障倍数=息税前利润÷利息支出

归属于公司股东的每股净资产=归属于公司股东的净资产总额÷期末股本总额

每股经营活动产生的现金流量=经营活动产生的现金流量净额÷期末加权平均股本总额

每股净现金流量=现金及现金等价物净增加额÷期末加权平均股本总额

期末加权平均股本总额= $S_0 + S_1 + S_i \times M_i \div M_0 - S_j \times M_j \div M_0 - S_k$

其中： S_0 为期初股份总数； S_1 为报告期因公积金转增股本或股票股利分配等增加股份数； S_i 为报告期因发行新股或债转股等增加股份数； S_j 为报告期因回购等减少股份数； S_k 为报告期缩股数； M_0 为报告期月份数； M_i 为增加股份次月起至报告期期末的累计月数； M_j 为减少股份次月起至报告期期末的累计月数。

（二）净资产收益率和每股收益

根据《公开发行证券的公司信息披露编报规则第9号——净资产收益率和每

股收益的计算及披露（2010年修订）》（中国证券监督管理委员会公告[2010]2号）的相关要求，公司报告期内净资产收益率和每股收益如下：

| 会计期间 | 项目 | 加权平均净资产收益率 | 每股收益（元/股） | |
|-----------|-------------------------|------------|-----------|--------|
| | | | 基本每股收益 | 稀释每股收益 |
| 2021年1-6月 | 归属于公司普通股股东的净利润 | 6.35% | 0.54 | 0.54 |
| | 扣除非经常性损益后归属于公司普通股股东的净利润 | 5.96% | 0.50 | 0.50 |
| 2020年度 | 归属于公司普通股股东的净利润 | 13.64% | 1.06 | 1.06 |
| | 扣除非经常性损益后归属于公司普通股股东的净利润 | 11.94% | 0.93 | 0.93 |
| 2019年度 | 归属于公司普通股股东的净利润 | 16.63% | 1.17 | 1.17 |
| | 扣除非经常性损益后归属于公司普通股股东的净利润 | 15.48% | 1.09 | 1.09 |
| 2018年度 | 归属于公司普通股股东的净利润 | 12.50% | 0.80 | 0.80 |
| | 扣除非经常性损益后归属于公司普通股股东的净利润 | 12.21% | 0.78 | 0.78 |

注：上述净资产收益和每股收益计算公式如下：

1、加权平均净资产收益率

$$=P / (E_0 + NP \div 2 + E_i \times M_i \div M_0 - E_j \times M_j \div M_0 \pm E_k \times M_k \div M_0)$$

其中：P 分别对应于归属于公司普通股股东的净利润、扣除非经常性损益后归属于公司普通股股东的净利润；NP 为归属于公司普通股股东的净利润；E₀ 为归属于公司普通股股东的期初净资产；E_i 为报告期发行新股或债转股等新增的、归属于公司普通股股东的净资产；E_j 为报告期回购或现金分红等减少的、归属于公司普通股股东的净资产；M₀ 为报告期月份数；M_i 为新增净资产下一月份起至报告期期末的月份数；M_j 为减少净资产下一月份起至报告期期末的月份数；E_k 为因其他交易或事项引起的净资产增减变动；M_k 为发生其他净资产增减变动下一月份起至报告期期末的月份数。

2、基本每股收益

$$\text{基本每股收益} = P_0 \div S$$

$$S = S_0 + S_1 + S_i \times M_i \div M_0 - S_j \times M_j \div M_0 - S_k$$

其中：P₀ 为归属于公司普通股股东的净利润或扣除非经常性损益后归属于普通股股东的净利润；S 为发行在外的普通股加权平均数；S₀ 为期初股份总数；S₁ 为报告期因公积金转增股本或股票股利分配等增加股份数；S_i 为报告期因发行新股或债转股等增加股份数；S_j 为报告期因回购等减少股份数；S_k 为报告期缩股数；M₀ 为报告期月份数；M_i 为增加股份次月起至报告期期末的累计月数；M_j 为减少股份次月起至报告期期末的累计月数。

3、稀释每股收益

$$\text{稀释每股收益} = P_1 / (S_0 + S_1 + S_i \times M_i \div M_0 - S_j \times M_j \div M_0 - S_k + \text{认股权证、股份期权、可转换债券等增加的普通股加权平均数})$$

其中，P₁ 为归属于公司普通股股东的净利润或扣除非经常性损益后归属于公司普通股股东的净利润，并考虑稀释性潜在普通股对其影响，按《企业会计准则》及有关规定进行调整。公司在计算稀释每股收益时，考虑所有稀释性潜在普通股对归属于公司普通股股东的净利润

或扣除非经常性损益后归属于公司普通股股东的净利润和加权平均股数的影响,按照其稀释程度从大到小的顺序计入稀释每股收益,直至稀释每股收益达到最小值。

十六、历次资产评估情况

公司在整体变更时,聘请开元资产评估公司对公司拟整体改制为股份有限公司涉及的股东全部权益在评估基准日(2015年12月31日)的市场价值进行了评估。开元资产评估公司于2016年2月25日出具《重庆中集汽车物流有限责任公司拟整体变更之公司净资产价值评估报告》(开元评报字[2016]116号)。

本次评估采用资产基础法评估结果为评估结论,评估结果具体如下:于评估基准日2015年12月31日,公司经审计确认的资产总额账面值为44,923.52万元,负债总额账面值为32,671.06万元,股东权益(净资产)账面值为12,252.46万元。经采用资产基础法(成本法)进行评估,符合《公司法》规定的全部出资资产评估值为51,714.92万元,总负债的评估值为30,540.00万元,净资产评估值21,174.92万元,评估增值额为8,922.46万元,增值率为72.82%。

十七、历次验资

公司历次验资情况详见本招股说明书“第五节 发行人基本情况”之“四、历次验资情况及投入资产的计量属性”。

第十一节 管理层讨论与分析

本公司管理层以报告期各期经审计的财务报表为基础，对报告期内公司的财务状况、盈利能力、现金流量状况和资本性支出进行了讨论和分析，并对公司未来的发展前景进行了展望。除有特别说明外，下述分析中数据为合并报表数据。

一、财务状况分析

（一）资产结构及变动分析

报告期内各期末，公司资产构成情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2021.6.30 | | 2020.12.31 | | 2019.12.31 | | 2018.12.31 | |
|-----------|-------------------|----------------|------------------|----------------|------------------|----------------|------------------|----------------|
| | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 |
| 流动资产 | 55,151.02 | 52.69% | 54,209.15 | 57.08% | 53,718.53 | 59.38% | 43,006.23 | 57.46% |
| 非流动资产 | 49,522.44 | 47.31% | 40,756.32 | 42.92% | 36,739.99 | 40.62% | 31,842.17 | 42.54% |
| 合计 | 104,673.47 | 100.00% | 94,965.47 | 100.00% | 90,458.52 | 100.00% | 74,848.40 | 100.00% |

报告期，随着公司业务发展，公司资产规模亦呈稳定增长态势。报告期各期末，公司资产总额分别为 74,848.40 万元、90,458.52 万元、94,965.47 万元和 104,673.47 万元。资产总额的增长，主要是盈利成果累积和投资者增资的结果。报告期内，公司适应市场需求、坚持自主创新，实现了公司的持续稳定发展。

2019 年，公司向渝物兴非公开发行股票，募集资金总额 4,995.00 万元。同时公司新增了部分长期借款，导致 2019 年末公司总资产较 2018 年末增加 15,610.12 万元，增幅为 20.86%。

1、流动资产的构成及其变化

报告期内各期末，公司流动资产结构如下：

单位：万元

| 项目 | 2021.6.30 | | 2020.12.31 | | 2019.12.31 | | 2018.12.31 | |
|---------|-----------|--------|------------|--------|------------|--------|------------|--------|
| | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 |
| 货币资金 | 19,156.35 | 34.73% | 15,999.04 | 29.51% | 13,767.14 | 25.63% | 8,680.68 | 20.18% |
| 交易性金融资产 | -- | -- | 15.35 | 0.03% | 4,300.00 | 8.00% | -- | -- |
| 应收票据 | -- | -- | 121.16 | 0.22% | -- | -- | 891.05 | 2.07% |

| 项目 | 2021.6.30 | | 2020.12.31 | | 2019.12.31 | | 2018.12.31 | |
|---------------|------------------|----------------|------------------|----------------|------------------|----------------|------------------|----------------|
| | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 |
| 应收账款 | 29,000.93 | 52.58% | 31,086.26 | 57.35% | 28,813.25 | 53.64% | 27,767.63 | 64.57% |
| 应收款项融资 | 1,563.43 | 2.83% | 3,012.89 | 5.56% | 2,615.54 | 4.87% | -- | -- |
| 预付款项 | 758.35 | 1.38% | 518.91 | 0.96% | 781.60 | 1.46% | 710.93 | 1.65% |
| 其他应收款 | 2,344.91 | 4.25% | 1,693.17 | 3.12% | 2,284.22 | 4.25% | 2,280.15 | 5.30% |
| 存货 | 1,289.41 | 2.34% | 1,214.67 | 2.24% | 1,108.70 | 2.06% | 675.80 | 1.57% |
| 其他流动资产 | 1,037.64 | 1.88% | 547.69 | 1.01% | 48.07 | 0.09% | 2,000.00 | 4.65% |
| 流动资产合计 | 55,151.02 | 100.00% | 54,209.15 | 100.00% | 53,718.53 | 100.00% | 43,006.23 | 100.00% |

报告期内，公司流动资产主要由货币资金、应收账款、应收票据、其他应收款等构成。

报告期内各期末，流动资产主要项目增减变化分析如下：

（1）货币资金

报告期内各期末，公司货币资金结构如下：

单位：万元

| 项目 | 2021.6.30 | | 2020.12.31 | | 2019.12.31 | | 2018.12.31 | |
|-----------|------------------|----------------|------------------|----------------|------------------|----------------|-----------------|----------------|
| | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 |
| 库存现金 | 0.29 | 0.00% | -- | -- | -- | -- | -- | -- |
| 银行存款 | 15,006.90 | 78.34% | 15,150.51 | 94.70% | 11,209.65 | 81.42% | 8,004.09 | 92.21% |
| 其他货币资金 | 4,149.16 | 21.66% | 848.54 | 5.30% | 2,557.50 | 18.58% | 676.59 | 7.79% |
| 合计 | 19,156.35 | 100.00% | 15,999.04 | 100.00% | 13,767.14 | 100.00% | 8,680.68 | 100.00% |

公司2018年12月31日和2019年12月31日其他货币资金均系票据保证金，2020年12月31日其他货币资金系票据保证金836.99万元、ETC业务冻结资金11.55万元。2021年6月30日其他货币资金系票据保证金1,890.92万元、保函保证金2,244.59万元、ETC业务冻结资金13.65万元。

报告期内各期末，公司货币资金占流动资产比例分别为20.18%、25.63%、29.51%和34.73%，公司货币资金能够保证正常生产经营活动的需要。

2019年公司通过非公开发行股票募集资金总额4,995.00万元，并向银行新增长期借款3,300.00万元，此外公司加大对应收账款的回收力度，上述因素共同

导致 2019 年末公司货币资金余额较 2018 年末增加 5,086.46 万元。2020 年公司新增了部分长期借款，当期货币资金较 2019 年末增加 2,231.90 万元。2021 年 6 月末，公司其他货币资金较 2020 年末增加 3,300.63 万元，主要系保函保证金增加影响。

（2）应收票据及应收款项融资

报告期各期末，公司应收票据及应收款项融资合计金额占流动资产比例分别为 2.07%、4.87%、5.78% 和 2.83%，具体构成如下：

单位：万元

| 项目 | 2021.6.30 | 2020.12.31 | 2019.12.31 | 2018.12.31 |
|-----------|-----------------|-----------------|-----------------|---------------|
| 应收票据 | -- | 121.16 | -- | 891.05 |
| 应收款项融资 | 1,563.43 | 3,012.89 | 2,615.54 | -- |
| 合计 | 1,563.43 | 3,134.05 | 2,615.54 | 891.05 |

公司应收票据及应收款项融资主要为银行承兑汇票，汇票到期不获支付的可能性较低。2019 年起，公司执行新金融工具会计政策，对预计背书或贴现的应收票据分类至应收款项融资。截至 2021 年 6 月 30 日，公司应收款项融资余额为 1,563.43 万元，占流动资产的 2.83%，均系银行承兑汇票。

报告期内，公司应收票据（应收款项融资）背书、贴现及兑付情况如下：

①银行承兑汇票

单位：万元

| 期间 | 期初余额 | 本期增加 | 本期减少 | | | 期末余额 |
|--------------|----------|-----------|----------|-----------|--------|----------|
| | | | 到期兑付 | 背书转让 | 贴现 | |
| 2021 年 1-6 月 | 3,012.89 | 12,994.00 | 3,433.95 | 11,009.51 | -- | 1,563.43 |
| 2020 年度 | 2,615.54 | 21,785.94 | 7,088.22 | 14,300.37 | -- | 3,012.89 |
| 2019 年度 | 891.05 | 15,412.21 | 3,591.65 | 10,096.07 | -- | 2,615.54 |
| 2018 年度 | 5,202.16 | 9,279.97 | 6,420.45 | 6,673.43 | 497.21 | 891.05 |

②商业承兑汇票

单位：万元

| 期间 | 期初余额 | 本期增加 | 本期减少 | | | 期末余额 |
|----|------|------|------|------|----|------|
| | | | 到期兑付 | 背书转让 | 贴现 | |

| | | | | | | |
|-----------|--------|--------|----|--------|----|--------|
| 2021年1-6月 | 127.54 | 206.73 | -- | 334.27 | -- | -- |
| 2020年度 | -- | 127.54 | -- | -- | -- | 127.54 |

报告期内各期末，公司已背书或贴现且未到期的应收票据期后兑付情况如下：

单位：万元

| 年度 | 票据背书转让金额 | 票据贴现金额 | 期后兑付金额 |
|-----------|----------|--------|----------|
| 2021年1-6月 | 6,910.50 | -- | 3,887.38 |
| 2020年度 | 5,577.01 | -- | 3,010.65 |
| 2019年度 | 3,896.21 | -- | 3,896.21 |
| 2018年度 | 3,253.40 | 95.89 | 3,349.29 |

注：2021年6月票据背书期后兑付金额为截至2021年8月31日兑付金额。

通过票据登记簿及托收查验，公司各年度已背书或贴现且未到期的应收票据期后均已获得兑付，不存在票据到期未能兑现的情况。

（3）应收账款

报告期各期末，公司应收账款情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2021年1-6月 /2021.6.30 | 2020年度 /2020.12.31 | 2019年度 /2019.12.31 | 2018年度 /2018.12.31 |
|--------------------------|-------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| 应收账款账面余额 | 34,986.95 | 37,254.06 | 34,845.75 | 33,690.59 |
| 坏账准备 | 5,986.02 | 6,167.80 | 6,032.50 | 5,922.96 |
| 应收账款账面价值 | 29,000.93 | 31,086.26 | 28,813.25 | 27,767.63 |
| 营业收入 | 47,126.22 | 86,740.26 | 91,986.47 | 82,916.32 |
| 应收账款余额占营业收入比例 | 74.24% | 42.95% | 37.88% | 40.63% |
| 扣除单项计提坏账准备影响后应收账款占营业收入比例 | 64.96% | 37.88% | 33.06% | 36.15% |

注：扣除单项计提坏账准备影响后应收账款占营业收入比例=扣除单项计提坏账准备影响后应收账款账面余额/（营业总收入-应收账款单项计提客户对应当期收入）。

①应收账款变动分析

报告期各期末，应收账款账面价值分别为27,767.63万元、28,813.25万元、31,086.26万元和29,000.93万元，占流动资产比例分别为64.57%、53.64%、57.35%和52.58%。

公司一般在完成所提供的劳务后与客户进行确认，一般给予客户 1-3 个月的信用期，之后客户予以付款。公司采取的收款措施一般包括：A、客户或客户指定的收货方对运输货物或车辆验收后及时给客户开具发票，信用期之后客户如没有完成 100.00%的付款比例付款，要求业务人员及时进行催收；B、公司将业务人员催收客户款项纳入客户的业绩考核，保证了相关款项的及时回收。

②应收账款类别明细情况

单位：万元

| 项目 | 2021.6.30 | | | | |
|-----------------|------------------|----------------|-----------------|---------------|------------------|
| | 账面余额 | 比例 | 坏账准备 | 计提比例 | 账面价值 |
| 单项计提坏账准备 | 4,374.14 | 12.50% | 4,374.14 | 100.00% | -- |
| 按组合计提坏账准备 | 30,612.81 | 87.50% | 1,611.88 | 5.27% | 29,000.93 |
| 合计 | 34,986.95 | 100.00% | 5,986.02 | 17.11% | 29,000.93 |
| 项目 | 2020.12.31 | | | | |
| | 账面余额 | 比例 | 坏账准备 | 计提比例 | 账面价值 |
| 单项计提坏账准备 | 4,394.14 | 11.80% | 4,394.14 | 100.00% | -- |
| 按组合计提坏账准备 | 32,859.92 | 88.20% | 1,773.66 | 5.40% | 31,086.26 |
| 合计 | 37,254.06 | 100.00% | 6,167.80 | 16.56% | 31,086.26 |
| 项目 | 2019.12.31 | | | | |
| | 账面余额 | 比例 | 坏账准备 | 计提比例 | 账面价值 |
| 单项计提坏账准备 | 4,453.57 | 12.78% | 4,423.85 | 99.33% | 29.71 |
| 按组合计提坏账准备 | 30,392.18 | 87.22% | 1,608.64 | 5.29% | 28,783.54 |
| 合计 | 34,845.75 | 100.00% | 6,032.50 | 17.31% | 28,813.25 |
| 项目 | 2018.12.31 | | | | |
| | 账面余额 | 比例 | 坏账准备 | 计提比例 | 账面价值 |
| 单项金额重大并单项计提坏账准备 | 4,394.14 | 13.04% | 4,394.14 | 100.00% | -- |
| 按信用风险特征组合计提坏账准备 | 29,296.45 | 86.96% | 1,528.82 | 5.22% | 27,767.63 |
| 合计 | 33,690.59 | 100.00% | 5,922.96 | 17.58% | 27,767.63 |

公司应收账款分类为单项金额重大并单项计提坏账准备的应收账款和按信用风险特征组合计提坏账准备的应收账款。报告期各期末，按信用风险特征组合计提坏账准备的应收账款余额占应收账款余额比例分别为 86.96%、87.22%、88.20%和 87.50%。

A、单项计提坏账准备的应收账款

a、2021年6月30日

单位：万元

| 客户名称 | 账面余额 | 坏账准备 | 计提比例 |
|------------|-----------------|-----------------|----------------|
| 重庆幻速物流有限公司 | 4,374.14 | 4,374.14 | 100.00% |
| 合计 | 4,374.14 | 4,374.14 | 100.00% |

b、2020年12月31日

单位：万元

| 客户名称 | 账面余额 | 坏账准备 | 计提比例 |
|------------|-----------------|-----------------|----------------|
| 重庆幻速物流有限公司 | 4,394.14 | 4,394.14 | 100.00% |
| 合计 | 4,394.14 | 4,394.14 | 100.00% |

c、2019年12月31日

单位：万元

| 客户名称 | 账面余额 | 坏账准备 | 计提比例 |
|-------------|-----------------|-----------------|-----------|
| 重庆幻速物流有限公司 | 4,394.14 | 4,394.14 | 100.00% |
| 重庆力帆乘用车有限公司 | 59.43 | 29.71 | 50.00% |
| 合计 | 4,453.57 | 4,423.85 | -- |

d、2018年12月31日

单位：万元

| 客户名称 | 账面余额 | 坏账准备 | 计提比例 |
|------------|----------|----------|---------|
| 重庆幻速物流有限公司 | 4,394.14 | 4,394.14 | 100.00% |

受汽车销量下滑影响，北汽银翔工厂及力帆汽车工厂存在停工情形，相应客户出现资金断裂，回款困难。其中力帆汽车相关方已进入重整程序，根据力帆股份《关于债权人向法院申请公司全资子公司司法重整的公告》（公告编号：临2020-077）及裁判文书网相关信息，公司客户重庆力帆乘用车有限公司和重庆力帆汽车销售有限公司均已被债权人以不能清偿到期债务、资产不足以清偿全部债务为由，向法院申请重整。2020年11月30日，重庆市第五中级人民法院裁定批准《力帆实业（集团）股份有限公司重整计划》并终止力帆实业（集团）股份有限公司重整程序。公司于当期确认债务重组损益26.03万元。

截至2021年6月30日，公司对重庆幻速物流有限公司应收款项已全额计提

坏账。除上述事项外，公司不存在其他因客户资金链紧张而无法收回的应收款项。

B、采用组合计提坏账准备的应收账款

报告期内各期末，公司采用账龄分析法或账龄组合计提坏账的应收账款账龄结构及坏账计提情况如下：

单位：万元

| 账龄结构 | 2021.6.30 | | | |
|-------|------------------|----------------|-----------------|--------------|
| | 账面余额 | 比例 | 坏账准备 | 计提比例 |
| 1 年内 | 30,330.54 | 99.08% | 1,516.53 | 5.00% |
| 1-2 年 | 209.72 | 0.69% | 31.46 | 15.00% |
| 2-3 年 | 17.31 | 0.06% | 8.66 | 50.00% |
| 3 年以上 | 55.24 | 0.18% | 55.24 | 100.00% |
| 小计 | 30,612.81 | 100.00% | 1,611.88 | 5.27% |
| 账龄结构 | 2020.12.31 | | | |
| | 账面余额 | 比例 | 坏账准备 | 计提比例 |
| 1 年内 | 32,092.47 | 97.66% | 1,604.62 | 5.00% |
| 1-2 年 | 692.31 | 2.11% | 103.85 | 15.00% |
| 2-3 年 | 19.90 | 0.06% | 9.95 | 50.00% |
| 3 年以上 | 55.24 | 0.17% | 55.24 | 100.00% |
| 小计 | 32,859.92 | 100.00% | 1,773.66 | 5.40% |
| 账龄结构 | 2019.12.31 | | | |
| | 账面余额 | 比例 | 坏账准备 | 计提比例 |
| 1 年内 | 30,206.76 | 99.39% | 1,510.34 | 5.00% |
| 1-2 年 | 59.07 | 0.19% | 8.86 | 15.00% |
| 2-3 年 | 73.82 | 0.24% | 36.91 | 50.00% |
| 3 年以上 | 52.54 | 0.17% | 52.54 | 100.00% |
| 小计 | 30,392.18 | 100.00% | 1,608.64 | 5.29% |
| 账龄结构 | 2018.12.31 | | | |
| | 账面余额 | 比例 | 坏账准备 | 计提比例 |
| 1 年内 | 29,124.52 | 99.41% | 1,456.23 | 5.00% |
| 1-2 年 | 103.84 | 0.35% | 15.58 | 15.00% |
| 2-3 年 | 22.13 | 0.08% | 11.06 | 50.00% |
| 3 年以上 | 45.96 | 0.16% | 45.96 | 100.00% |
| 小计 | 29,296.45 | 100.00% | 1,528.82 | 5.22% |

报告期内，公司应收账款账龄以 1 年以内为主，公司应收账款质量高、流动性好，发生坏账的风险较低。公司已按坏账计提政策足额计提坏账。

③坏账准备、预期信用损失计提情况及同行业计提政策对比

报告期内，公司根据销售政策、客户结构、信用状况等制订了坏账准备计提政策，2019 年 1 月 1 日起，计提方式改为预期信用损失法。公司主要客户为中铁路特货及其子公司、大型汽车制造企业等，客户整体质量较高。自 2019 年 1 月 1 日起执行新金融工具准则时，公司的客户结构及其信用状况较 2018 年末发生重大变化，故预期损失准备率与账龄分析法下坏账准备计提比例保持一致。

报告期内，公司及同行业可比上市公司应收账款账龄组合坏账准备及预期信用损失计提比例如下：

| 项目 | 发行人 | 长久物流 | 安达物流 | 西上海 | 中铁特货 |
|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 6 个月以内 | 5.00% | 0.00% | 3.00% | 5.00% | 0.00% |
| 7-12 个月 | 5.00% | 1.00% | 3.00% | 5.00% | 1.00% |
| 1-2 年 | 15.00% | 10.00% | 10.00% | 10.00% | 10.00% |
| 2-3 年 | 50.00% | 30.00% | 20.00% | 20.00% | 30.00% |
| 3-4 年 | 100.00% | 50.00% | 50.00% | 50.00% | 50.00% |
| 4-5 年 | 100.00% | 80.00% | 80.00% | 100.00% | 80.00% |
| 5 年以上 | 100.00% | 100.00% | 100.00% | 100.00% | 100.00% |

公司应收账款账龄主要为 1 年以内，与境内（拟）上市/挂牌同行业可比公司相比，公司坏账计提政策更为谨慎，公司坏账准备计提比例是根据公司应收款项回收的实际风险状况确定，符合公司实际经营情况。

④应收账款内部控制

A、应收账款管理整体措施

公司对于客户的资信情况、客户准入制定了完善的内控制度，与客户建立合作以前，对客户资信情况均需履行必要的核查程序。具体来说，市场部负责进行客户信用调查，具体包括客户的基本概况、历史背景、管理人员、产品特性、市场行情、市场占有率、信用及财务状况等方面，并及时根据网络信息等随机侦查客户信用的变化，公司现已建立完善的客户信息库。

同时公司建立了较为完善的应收账款管理制度,包含了应收账款管理中各部门职责、客户信用政策、应收账款管理和催收、问题账款管理、坏账处理等相关问题。公司财务人员定期编制账龄账目分析,交财务总监审核,并向市场部发布上个月的应收账款龄分析表,市场部负责对所负责款项的及时催收。公司通过完善激励和约束机制落实内部催收款项的责任,将应收款项的回收与内部各业务部门的绩效考核及其奖惩挂钩,对于不能收回的应收账款查明原因,追究责任。

B、应收账款回收的具体应对措施

公司针对应收账款回收建立了事前源头管理、事中过程监控、事后回款催收等具体应收应对措施,具体如下:

a、应收账款源头管理

针对应收账款回收,公司强调加强事前管控,从源头上加强应收账款风险控制,在扩大市场销售份额的同时,控制应收账款额度。在客户开拓上重点审查资信能力、履约能力、财务状况,重点选择诚信、合法和市场占有率较高的客户。在客户付款方式选择上,重点关注应收账款在流动资产中所占比重的合理程度、垫付资金、履约保证金占用的时间及收回的难易程度、公司当年经营活动、投资活动和筹资活动的现金净流入是否能保持企业现金流量平衡。

b、应收账款过程监控

公司针对应收账款,建立过程监控动态体系,随时掌握应收账款情况,及时发现坏账风险。财务部建立了应收账款明细表和作业数据库,应收账款和作业信息在市场部、财务部、汽车物流部、普货物流部和仓储物流部等相关职能部门间保持共享。业务部门及财务部门负责及时与客户完成作业数量及金额对账,财务部门及时入账并向客户开具发票。账务处理完成后财务人员定期编制账龄账目分析,交财务总监审核,并向市场部发布上个月的应收账款龄分析表,市场部负责对所负责款项的及时催收。

此外市场部根据网络信息及其他公开渠道,定期收集客户财务资信情况、对应主机厂汽车销售量,完善客户信息库。针对出现销售下滑等负面信息的客户和主机厂,及时召集作业部门、财务部门讨论,分析原因并制定应对措施,调整应收账款额度。

c、应收账款欠款催收

针对逾期未收回的应收账款，公司应按风险程度采用进行分类管理。针对恶意欠款不还的客户及时采取法律诉讼等合理手段进行清欠；针对经营不善或资金被挪作他用等临时性经营困难而不能及时偿还的逾期应收账款，公司在适当延长付款时间下，加强对欠款方财务经营状况、人员变动等情况的监控，及时采取方式保护债权的实现。如超出延期时间后，客户仍未支付，公司财务部、市场部及法务部将自行或联合外部法律机构依法采取法律诉讼手段进行催收。针对按期付款但支付额不足的客户，公司积极加强与客户的沟通，并控制应收账款额度，在应收账款超出可承受的范围后，积极采取恰当措施保证债权的履行。

C、重庆幻速应收账款未收回为偶发现象

重庆幻速物流有限公司作北汽银翔汽车的主要承运商，公司自 2015 年 8 月与重庆幻速物流有限公司开始合作，在合作之前，公司详细了解了重庆幻速物流有限公司生产规模、经营情况等，并通过中国汽车工业协会等公开信息查询北汽银翔汽车销量、市场占有率等指标，由于对方商业信用良好，销售规模随着双方合作的深化而不断提高。2018 年以来，国内汽车行业低迷，部分汽车厂商销量开始出现下滑。2018 年二季度，重庆幻速物流有限公司出现延迟付款现象后，公司持续与对方保持沟通，并多次安排市场部及财务部结算人员专门前往对方经营地与其沟通付款事宜，尝试收回货款。但受北汽银翔汽车全面停产影响，重庆幻速物流有限公司直接丧失清偿能力，目前北汽银翔汽车虽部分恢复生产，但其生产效益远低于预期水平。公司针对重庆幻速物流有限公司的应收账款全额计提了坏账准备及预期信用损失。

总体而言，重庆幻速物流有限公司出现坏账属于偶发性情况，公司对客户资信情况履行了必要的核查程序，客户准入及应收账款相关内部控制健全有效。

⑤应收账款主要客户分析

报告期各期末，公司应收账款前五名情况如下：

单位：万元

| 截止日 | 序号 | 客户名称 | 账面余额 | 占比 |
|-----------|----|---------------------|-----------|--------|
| 2021.6.30 | 1 | 重庆长安民生物流股份有限公司及其关联方 | 11,118.15 | 31.78% |

| 截止日 | 序号 | 客户名称 | 账面余额 | 占比 |
|------------|----|---------------------|------------------|---------------|
| | 2 | 重庆幻速物流有限公司 | 4,374.14 | 12.50% |
| | 3 | 中铁特货物流股份有限公司及其关联方 | 3,854.73 | 11.02% |
| | 4 | 安徽奇瑞商用车销售有限公司及其关联方 | 3,797.27 | 10.85% |
| | 5 | 中都物流有限公司及其关联方 | 2,122.08 | 6.07% |
| | 合计 | | 25,266.37 | 72.22% |
| 2020.12.31 | 1 | 重庆长安民生物流股份有限公司及其关联方 | 9,331.31 | 25.05% |
| | 2 | 中铁特货物流股份有限公司及其关联方 | 5,402.14 | 14.50% |
| | 3 | 重庆幻速物流有限公司 | 4,394.14 | 11.80% |
| | 4 | 安徽奇瑞商用车销售有限公司及其关联方 | 3,796.72 | 10.19% |
| | 5 | 东风小康汽车有限公司及其关联方 | 2,761.53 | 7.41% |
| | 合计 | | 25,685.85 | 68.95% |
| 2019.12.31 | 1 | 重庆长安民生物流股份有限公司及其关联方 | 6,960.75 | 19.98% |
| | 2 | 中铁特货汽车物流有限责任公司及其关联方 | 6,900.08 | 19.80% |
| | 3 | 安徽奇瑞商用车销售有限公司及其关联方 | 4,474.87 | 12.84% |
| | 4 | 重庆幻速物流有限公司 | 4,394.14 | 12.61% |
| | 5 | 东风小康汽车有限公司及其关联方 | 2,882.64 | 8.27% |
| | 合计 | | 25,612.48 | 73.50% |
| 2018.12.31 | 1 | 中铁特货汽车物流有限责任公司及其关联方 | 12,866.88 | 38.19% |
| | 2 | 重庆长安民生物流股份有限公司及其关联方 | 6,767.00 | 20.09% |
| | 3 | 重庆幻速物流有限公司 | 4,394.14 | 13.04% |
| | 4 | 东风小康汽车有限公司及其关联方 | 2,949.02 | 8.75% |
| | 5 | 百威（中国）销售有限公司及其关联方 | 1,450.76 | 4.31% |
| | 合计 | | 28,427.80 | 84.38% |

注：表中销售客户按同一实际控制下合并计算。

报告期，公司应收账款客户集中度较高，应收账款余额前五名客户占公司应收账款总额的比例超过 65%。主要是由于公司主要客户是中铁特货、长安民生物流、东风小康、百威英博等行业内知名企业，客户资质优良、信誉良好，并且在行业内占据了较高的市场份额，其采购的需求较大，因此在公司的应收账款总额中占据较高的比例。以上客户与公司建立了良好、稳定的长期合作关系，且应收账款账期绝大部分为一年以内，应收账款坏账风险较小。

报告期内，公司应收账款前五名客户中不存在持股 5% 以上股东及其关联单位欠款情况。

⑥应收账款期后回款情况

报告期内，公司应收账款期后回款情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2021.6.30 | 2020.12.31 | 2019.12.31 | 2018.12.31 |
|--------------------|-----------|------------|------------|------------|
| 期末应收账款余额 | 34,986.95 | 37,254.06 | 34,845.75 | 33,690.59 |
| 剔除重庆幻速后的期末应收账款余额 | 30,612.81 | 32,859.92 | 30,451.61 | 29,296.45 |
| 期后一年回款金额（注） | 14,440.21 | 31,311.45 | 29,684.16 | 29,111.03 |
| 剔除重庆幻速后期后一年回款比例（注） | 47.17% | 95.29% | 97.48% | 99.37% |

注：2020 年末和 2021 年 6 月末应收账款期后回款金额为截至 2021 年 8 月 31 日回款，2018 年和 2019 年末期后回款为截至期后 1 年回款。

应收账款逾期分布情况：

单位：万元

| 类别 | 2021.6.30 | | 2020.12.31 | | 2019.12.31 | | 2018.12.31 | |
|--------------|------------------|----------------|------------------|----------------|------------------|----------------|------------------|----------------|
| | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 |
| 信用期内 | 29,379.18 | 83.97% | 31,487.82 | 84.52% | 29,175.66 | 83.73% | 28,286.89 | 83.96% |
| 信用期外 | 5,607.77 | 16.03% | 5,766.24 | 15.48% | 5,670.09 | 16.27% | 5,403.70 | 16.04% |
| 其中：逾期 3 个月以内 | 794.53 | 2.27% | 941.88 | 2.53% | 809.07 | 2.32% | 511.27 | 1.52% |
| 逾期 3-12 个月 | 237.16 | 0.68% | 156.02 | 0.42% | 344.85 | 0.99% | 4,720.51 | 14.01% |
| 逾期 12 个月以上 | 4,576.08 | 13.08% | 4,668.34 | 12.53% | 4,516.17 | 12.96% | 171.93 | 0.51% |
| 合计 | 34,986.95 | 100.00% | 37,254.06 | 100.00% | 34,845.75 | 100.00% | 33,690.59 | 100.00% |

总体来看，2018年-2020年公司信用期内应收账款余额占比相对稳定，2018年逾期的应收账款余额主要系因资金链断裂，公司无法收回重庆幻速物流有限公司的应收账款余额4,394.14万元；2019年较2018年变动较大，主要原因系公司对重庆幻速物流有限公司逾期应收账款已全部逾期12个月以上。扣除重庆幻速物流有限公司的应收账款余额后，应收账款逾期分布情况如下：

单位：万元

| 类别 | 2021.6.30 | | 2020.12.31 | | 2019.12.31 | | 2018.12.31 | |
|------|-----------|--------|------------|--------|------------|--------|------------|--------|
| | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 |
| 信用期内 | 29,379.18 | 95.97% | 31,487.82 | 95.82% | 29,175.66 | 95.81% | 28,286.89 | 96.55% |

| | | | | | | | | |
|------------|------------------|----------------|------------------|----------------|------------------|----------------|------------------|----------------|
| 信用期外 | 1,233.63 | 4.03% | 1,372.10 | 4.18% | 1,275.95 | 4.19% | 1,009.56 | 3.45% |
| 其中：逾期3个月以内 | 794.53 | 2.60% | 941.88 | 2.87% | 809.07 | 2.66% | 511.27 | 1.75% |
| 逾期3-12个月 | 237.16 | 0.77% | 156.02 | 0.47% | 344.85 | 1.13% | 326.37 | 1.11% |
| 逾期12个月以上 | 201.94 | 0.66% | 274.20 | 0.83% | 122.03 | 0.40% | 171.93 | 0.59% |
| 合计 | 30,612.81 | 100.00% | 32,859.92 | 100.00% | 30,451.61 | 100.00% | 29,296.45 | 100.00% |

报告期各期末，扣除已全额计提坏账准备的重庆幻速物流有限公司的应收账款余额后，各年信用期内应收账款余额占比较高且稳定达95%左右。超过信用期限的主要系发行人下游客户业务收缩等原因导致回款周期略有延迟。总体而言，主要客户的信用政策与应收账款基本匹配并得到有效执行。

⑦应收账款前五大欠款单位与前五大客户之间的对应情况

单位：万元

| 2021.6.30/2021年1-6月 | | | |
|---------------------|-----------|---------------------|-----------|
| 前五名客户明细 | | 前六名应收账款明细 | |
| 中铁特货物流股份有限公司及其关联方 | 10,953.07 | 重庆长安民生物流股份有限公司及其关联方 | 11,118.15 |
| 重庆长安民生物流股份有限公司及其关联方 | 10,206.90 | 重庆幻速物流有限公司 | 4,374.14 |
| 东风小康汽车有限公司及其关联方 | 4,628.93 | 中铁特货物流股份有限公司及其关联方 | 3,854.73 |
| 百威（中国）销售有限公司及其关联方 | 3,825.68 | 安徽奇瑞商用车销售有限公司及其关联方 | 3,797.27 |
| 安徽奇瑞商用车销售有限公司及其关联方 | 3,650.35 | 中都物流有限公司及其关联方 | 2,122.08 |
| | | 东风小康汽车有限公司及其关联方 | 1,713.46 |
| 2020.12.31/2020年度 | | | |
| 前五名客户明细 | | 前六名应收账款明细 | |
| 中铁特货物流股份有限公司及其关联方 | 23,419.16 | 重庆长安民生物流股份有限公司及其关联方 | 9,331.31 |
| 重庆长安民生物流股份有限公司及其关联方 | 16,022.18 | 中铁特货物流股份有限公司及其关联方 | 5,402.14 |
| 东风小康汽车有限公司及其关联方 | 8,860.82 | 重庆幻速物流有限公司 | 4,394.14 |
| 百威（中国）销售有限公司及其关联方 | 6,865.35 | 安徽奇瑞商用车销售有限公司及其关联方 | 3,796.72 |
| 安徽奇瑞商用车销售有限公司及其关联方 | 6,697.36 | 百威（中国）销售有限公司及其关联方 | 2,761.53 |
| | | 东风小康汽车有限公司及其关联方 | 2,139.00 |

2019.12.31/2019 年度

| 前五名客户明细 | | 前六名应收账款明细 | |
|---------------------|-----------|---------------------|----------|
| 中铁特货物流股份有限公司及其关联方 | 27,747.81 | 重庆长安民生物流股份有限公司及其关联方 | 6,960.75 |
| 重庆长安民生物流股份有限公司及其关联方 | 13,711.17 | 中铁特货物流股份有限公司及其关联方 | 6,900.08 |
| 重庆东风小康汽车销售有限公司及其关联方 | 9,646.82 | 安徽奇瑞商用车销售有限公司及其关联方 | 4,474.87 |
| 奇瑞汽车股份有限公司及其关联方 | 8,931.77 | 重庆幻速物流有限公司 | 4,394.14 |
| 百威（中国）销售有限公司及其关联方 | 6,821.90 | 东风小康汽车有限公司及其关联方 | 2,882.64 |
| | | 百威（中国）销售有限公司及其关联方 | 1,630.61 |

2018.12.31/2018 年度

| 前五名客户明细 | | 前六名应收账款明细 | |
|---------------------|-----------|---------------------|-----------|
| 中铁特货物流股份有限公司及其关联方 | 27,789.00 | 中铁特货物流股份有限公司及其关联方 | 12,866.88 |
| 重庆长安民生物流股份有限公司及其关联方 | 17,035.38 | 重庆长安民生物流股份有限公司及其关联方 | 6,767.00 |
| 重庆东风小康汽车销售有限公司及其关联方 | 10,462.43 | 重庆幻速物流有限公司 | 4,394.14 |
| 百威（中国）销售有限公司及其关联方 | 6,614.71 | 东风小康汽车有限公司及其关联方 | 2,949.02 |
| 广州东铁汽车物流有限公司及其关联方 | 4,495.22 | 百威（中国）销售有限公司及其关联方 | 1,450.76 |
| | | 广州东铁汽车物流有限公司及其关联方 | 1,232.25 |

重庆幻速物流有限公司系北汽银翔关联物流企业，受北汽银翔经营不善停产影响，公司于 2018 年与重庆幻速物流有限公司终止合作，扣除重庆幻速影响，2018 年至 2020 年期间，公司前五名客户与前五名应收账款客户保持一致。2021 年上半年，百威啤酒整体结算较为及时，导致其未进入前六名应收账款客户。扣除重庆幻速和百威啤酒影响，公司前五名应收账款客户和前五名客户整体保持一致。

(4) 预付款项

报告期各期末，公司预付款项账龄情况如下：

单位：万元

| 账龄结构 | 2021.6.30 | | 2020.12.31 | | 2019.12.31 | | 2018.12.31 | |
|------|-----------|----|------------|----|------------|----|------------|----|
| | 账面余额 | 比例 | 账面余额 | 比例 | 账面余额 | 比例 | 账面余额 | 比例 |

| | | | | | | | | |
|-----------|---------------|----------------|---------------|----------------|---------------|----------------|---------------|----------------|
| 1 年内 | 755.17 | 99.58% | 515.24 | 99.29% | 781.60 | 100.00% | 710.71 | 99.97% |
| 1-2 年 | 3.17 | 0.42% | 3.67 | 0.71% | -- | -- | -- | -- |
| 2-3 年 | -- | -- | -- | -- | -- | -- | 0.22 | 0.03% |
| 合计 | 758.35 | 100.00% | 518.91 | 100.00% | 781.60 | 100.00% | 710.93 | 100.00% |

公司预付款项以 1 年以内为主，主要是预付运费、保险费及油费等，截至 2021 年 6 月 30 日，公司预付账款前五名及其占预付账款的比例如下：

单位：万元

| 单位名称 | 金额 | 占比 |
|-------------------|---------------|---------------|
| 中铁特货物流股份有限公司及其关联方 | 234.98 | 30.99% |
| 陕西西北金属物流有限公司 | 184.63 | 24.35% |
| 漯河市宝通物流有限公司 | 79.80 | 10.52% |
| 中国太平洋财产保险股份有限公司 | 24.52 | 3.23% |
| 重庆双仁物流有限公司 | 20.81 | 2.74% |
| 合计 | 544.74 | 71.83% |

（5）其他应收款

报告期各期末，公司其他应收款原值及坏账准备情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2021.6.30 | 2020.12.31 | 2019.12.31 | 2018.12.31 |
|-----------|-----------|------------|------------|------------|
| 其他应收款账面余额 | 3,250.40 | 2,602.76 | 3,212.38 | 2,962.05 |
| 减：坏账准备 | 905.49 | 909.59 | 928.16 | 681.90 |
| 其他应收款账面价值 | 2,344.91 | 1,693.17 | 2,284.22 | 2,280.15 |

公司其他应收款主要为向客户缴纳的保证金和押金、代垫的保险赔付款、员工备用金等，2020 年公司及时收回了部分保险赔付垫付款，当期末其他应收款账面余额较 2019 年末减少 609.62 万元。截至 2021 年 6 月末，部分垫付保险赔付款尚未收回导致其他应收款账面余额较 2020 年末增加 647.64 万元。

①其他应收款按性质分析

报告期各期末，其他应收款原值按性质分类别构成如下：

单位：万元

| 项目 | 2021.6.30 | 2020.12.31 | 2019.12.31 | 2018.12.31 |
|--------|-----------|------------|------------|------------|
| 押金及保证金 | 2,339.69 | 2,082.33 | 2,325.07 | 1,874.41 |

| | | | | |
|-----------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| 垫付款 | 694.42 | 336.11 | 640.66 | 850.30 |
| 备用金 | 68.98 | 35.52 | 97.75 | 131.87 |
| 暂借款 | 100.00 | 100.00 | 110.00 | 100.00 |
| 其他 | 47.32 | 48.80 | 38.89 | 5.46 |
| 合计 | 3,250.40 | 2,602.76 | 3,212.38 | 2,962.05 |

②其他应收款坏账计提情况

A、类别明细情况

单位：万元

| 种类 | 2021.6.30 | | | | |
|-----------------|-----------------|----------------|---------------|---------------|-----------------|
| | 账面余额 | | 坏账准备 | | 账面价值 |
| | 金额 | 比例 | 金额 | 计提比例 | |
| 单项计提坏账准备 | 55.76 | 1.72% | 55.76 | 100.00% | -- |
| 按组合计提坏账准备 | 3,194.64 | 98.28% | 849.73 | 26.60% | 2,344.91 |
| 合计 | 3,250.40 | 100.00% | 905.49 | 27.86% | 2,344.91 |
| 种类 | 2020.12.31 | | | | |
| | 账面余额 | | 坏账准备 | | 账面价值 |
| | 金额 | 比例 | 金额 | 计提比例 | |
| 单项计提坏账准备 | 55.76 | 2.14% | 55.76 | 100.00% | - |
| 按组合计提坏账准备 | 2,547.00 | 97.86% | 853.83 | 33.52% | 1,693.17 |
| 合计 | 2,602.76 | 100.00% | 909.59 | 34.95% | 1,693.17 |
| 种类 | 2019.12.31 | | | | |
| | 账面余额 | | 坏账准备 | | 账面价值 |
| | 金额 | 比例 | 金额 | 计提比例 | |
| 单项计提坏账准备 | 55.76 | 1.74% | 55.76 | 100.00% | -- |
| 按组合计提坏账准备 | 3,156.62 | 98.26% | 872.40 | 27.64% | 2,284.22 |
| 合计 | 3,212.38 | 100.00% | 928.16 | 28.89% | 2,284.22 |
| 种类 | 2018.12.31 | | | | |
| | 账面余额 | | 坏账准备 | | 账面价值 |
| | 金额 | 比例 | 金额 | 计提比例 | |
| 单项金额重大并单项计提坏账准备 | -- | -- | -- | -- | -- |
| 按信用风险特征组合计提坏账准备 | 2,952.05 | 99.66% | 671.90 | 22.76% | 2,280.15 |
| 单项金额不重大但单 | 10.00 | 0.34% | 10.00 | 100.00% | -- |

| | | | | | |
|-----------|-----------------|----------------|---------------|---------------|-----------------|
| 项计提坏账准备 | | | | | |
| 合计 | 2,962.05 | 100.00% | 681.90 | 23.02% | 2,280.15 |

B、单项计提坏账准备的其他应收款

a、2021年6月30日

单位：万元

| 单位名称 | 账面余额 | 坏账准备 | 计提比例 |
|--------------|--------------|--------------|----------------|
| 重庆幻速物流有限公司 | 10.00 | 10.00 | 100.00% |
| 齐齐哈尔鸿兴物流有限公司 | 45.76 | 45.76 | 100.00% |
| 合计 | 55.76 | 55.76 | 100.00% |

b、2020年12月31日

单位：万元

| 单位名称 | 账面余额 | 坏账准备 | 计提比例 |
|--------------|--------------|--------------|----------------|
| 重庆幻速物流有限公司 | 10.00 | 10.00 | 100.00% |
| 齐齐哈尔鸿兴物流有限公司 | 45.76 | 45.76 | 100.00% |
| 合计 | 55.76 | 55.76 | 100.00% |

c、2019年12月31日

单位：万元

| 单位名称 | 账面余额 | 坏账准备 | 计提比例 |
|--------------|--------------|--------------|----------------|
| 重庆幻速物流有限公司 | 10.00 | 10.00 | 100.00% |
| 齐齐哈尔鸿兴物流有限公司 | 45.76 | 45.76 | 100.00% |
| 合计 | 55.76 | 55.76 | 100.00% |

受汽车销量下滑影响，北汽银翔工厂停工，重庆幻速物流有限公司出现资金断裂，回款困难，公司按预计风险损失全额计提了坏账准备。

齐齐哈尔鸿兴物流有限公司为公司承运商，2018年5月，其在配送中造成汽车受损，导致经销商拒收，公司在垫付赔偿款后依法向其进行追偿。根据重庆市铁路运输法院执行裁定书（（2019）渝8601执30号），被执行人齐齐哈尔鸿兴物流有限公司无可供执行财产，本次执行程序终结。公司对该部分其他应收款全额计提坏账。

d、2018年12月31日

单位：万元

| 单位名称 | 账面余额 | 坏账准备 | 计提比例 |
|------------|--------------|--------------|----------------|
| 重庆幻速物流有限公司 | 10.00 | 10.00 | 100.00% |
| 合计 | 10.00 | 10.00 | 100.00% |

C、采用组合计提坏账准备的其他应收款

a、2021年6月30日

单位：万元

| 项目 | 2020.12.31 | | | |
|-----------|-----------------|----------------|---------------|---------------|
| | 账面余额 | 比例 | 坏账准备 | 计提比例 |
| 1年内 | 1,899.04 | 59.44% | 94.95 | 5.00% |
| 1-2年 | 469.58 | 14.70% | 70.44 | 15.00% |
| 2-3年 | 283.36 | 8.87% | 141.68 | 50.00% |
| 3年以上 | 542.66 | 16.99% | 542.66 | 100.00% |
| 合计 | 3,194.64 | 100.00% | 849.73 | 26.60% |

b、2020年12月31日

单位：万元

| 项目 | 2020.12.31 | | | |
|-----------|-----------------|----------------|---------------|---------------|
| | 账面余额 | 比例 | 坏账准备 | 计提比例 |
| 1年内 | 1,209.31 | 47.48% | 60.47 | 5.00% |
| 1-2年 | 485.10 | 19.05% | 72.76 | 15.00% |
| 2-3年 | 263.97 | 10.36% | 131.99 | 50.00% |
| 3年以上 | 588.61 | 23.11% | 588.61 | 100.00% |
| 合计 | 2,547.00 | 100.00% | 853.83 | 33.52% |

c、2019年12月31日

单位：万元

| 项目 | 2019.12.31 | | | |
|-----------|-----------------|----------------|---------------|---------------|
| | 账面余额 | 比例 | 坏账准备 | 计提比例 |
| 1年内 | 1,509.05 | 47.81% | 75.45 | 5.00% |
| 1-2年 | 913.78 | 28.95% | 137.07 | 15.00% |
| 2-3年 | 147.83 | 4.68% | 73.91 | 50.00% |
| 3年以上 | 585.96 | 18.56% | 585.96 | 100.00% |
| 合计 | 3,156.62 | 100.00% | 872.40 | 27.64% |

d、2018年12月31日

采用账龄分析法计提坏账准备的其他应收款情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2018.12.31 | | | |
|-----------|-----------------|----------------|---------------|---------------|
| | 账面余额 | 比例 | 坏账准备 | 计提比例 |
| 1年内 | 2,154.82 | 72.99% | 107.74 | 5.00% |
| 1-2年 | 192.08 | 6.51% | 28.81 | 15.00% |
| 2-3年 | 139.61 | 4.73% | 69.80 | 50.00% |
| 3年以上 | 465.55 | 15.77% | 465.55 | 100.00% |
| 合计 | 2,952.05 | 100.00% | 671.90 | 22.76% |

③报告期末其他应收款前五名情况

截至2021年6月30日，公司其他应收款前五名情况如下：

单位：万元

| 单位名称 | 款项性质 | 账面余额 | 账龄 | 占其他 应收款 比例 | 坏账准备 |
|---------------------|------------|-----------------|---------------------|------------------|---------------|
| 重庆长安民生物流股份有限公司及其关联方 | 垫付款、押金及保证金 | 413.88 | 1年以内、1-2年、2-3年、3年以上 | 12.73% | 216.78 |
| 重庆东风小康汽车销售有限公司及其关联方 | 押金及保证金 | 330.00 | 1年以内、2-3年 | 10.15% | 34.50 |
| 中铁特货物流股份有限公司及其关联方 | 押金及保证金 | 283.12 | 1年以内、1-2年、2-3年、3年以上 | 8.71% | 87.30 |
| 安徽奇瑞汽车销售有限公司及其关联方 | 押金及保证金 | 200.00 | 1年以内、1-2年 | 6.15% | 20.00 |
| 中铁物总国际招标有限公司 | 押金及保证金 | 128.03 | 1年以内 | 3.94% | 6.40 |
| 合计 | | 1,355.03 | | 41.69% | 364.99 |

(6) 存货

单位：万元

| 项目 | 2021.6.30 | | 2020.12.31 | | 2019.12.31 | | 2018.12.31 | |
|--------|-----------|--------|------------|--------|------------|--------|------------|--------|
| | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 |
| 在途成本 | -- | -- | -- | -- | 1,100.80 | 99.29% | 659.12 | 97.53% |
| 库存材料 | 203.00 | 15.74% | 49.58 | 4.08% | 7.90 | 0.71% | 16.67 | 2.47% |
| 合同履行成本 | 1,086.40 | 84.26% | 1,165.10 | 95.92% | -- | -- | -- | -- |

| 项目 | 2021.6.30 | | 2020.12.31 | | 2019.12.31 | | 2018.12.31 | |
|----|-----------|---------|------------|---------|------------|---------|------------|---------|
| | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 |
| 合计 | 1,289.41 | 100.00% | 1,214.67 | 100.00% | 1,108.70 | 100.00% | 675.80 | 100.00% |

报告期内，公司期末存货主要为在途成本和合同履约成本。公司在途成本（合同履约成本）是公司承接的运输车辆尚未最终送达客户或客户指定的经销商前已发生的成本，列示于存货中，待达到收入确认条件再结转进入成本。成本支出类型主要为向供应商支付的厂方库房短驳费、加固及解固费、卸车费、配送费及铁路运费等。

报告期各期末，公司在途成本（合同履约成本）的具体明细情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2021.6.30 | | 2020.12.31 | | 2019.12.31 | | 2018.12.31 | |
|-----------|-----------|---------|------------|---------|------------|---------|------------|---------|
| | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 |
| 全程物流服务 | 1,013.90 | 93.33% | 1,002.88 | 86.08% | 744.88 | 67.67% | 443.37 | 67.27% |
| 其中：外购铁路成本 | 688.31 | 63.36% | 701.93 | 60.25% | 537.28 | 48.81% | 332.32 | 50.42% |
| 外购公路成本 | 219.61 | 20.21% | 216.59 | 18.59% | 125.73 | 11.42% | 65.20 | 9.89% |
| 外购物流辅助成本 | 76.20 | 7.01% | 55.60 | 4.77% | 30.82 | 2.80% | 9.99 | 1.52% |
| 自有公路运输成本 | 29.78 | 2.74% | 28.75 | 2.47% | 51.05 | 4.64% | 35.86 | 5.44% |
| 两端作业服务 | 72.50 | 6.67% | 162.22 | 13.92% | 355.92 | 32.33% | 215.76 | 32.73% |
| 其中：外购铁路成本 | -- | -- | 17.60 | 1.51% | 29.14 | 2.65% | 12.75 | 1.93% |
| 外购公路成本 | 45.85 | 4.22% | 121.33 | 10.41% | 261.57 | 23.76% | 151.76 | 23.02% |
| 外购物流辅助成本 | 26.65 | 2.45% | 23.29 | 2.00% | 65.21 | 5.92% | 51.25 | 7.77% |
| 合计 | 1,086.40 | 100.00% | 1,165.10 | 100.00% | 1,100.80 | 100.00% | 659.12 | 100.00% |

报告期各期末，发行人在途运输车辆数量情况如下：

| 业务类型 | 项目 | 2021.6.30 | 2020.12.31 | 2019.12.31 | 2018.12.31 |
|--------|---------------|-----------|------------|------------|------------|
| 全程物流服务 | 在途运输总成本（万元） | 1,013.90 | 1,002.88 | 744.88 | 443.37 |
| | 在途运输数量（万台） | 0.88 | 0.97 | 0.55 | 0.45 |
| | 在途运输单位成本（元/台） | 1,152.82 | 1,034.53 | 1,366.50 | 979.17 |
| 两端作业服务 | 在途运输总成本（万元） | 72.50 | 162.22 | 355.92 | 215.76 |
| | 在途运输数量（万台） | 0.72 | 1.20 | 2.59 | 2.00 |
| | 在途运输单位成本（元/台） | 100.28 | 135.61 | 137.61 | 108.15 |

发行人在途成本（合同履约成本）以外购铁路成本、外购公路成本和外购物

流辅助成本为主，同时存在少量自有公路运输成本。报告期各期末发行人在途成本（合同履行成本）随在途车辆的变动而变动，单位在途运输成本保持相对稳定。

2、非流动资产的构成及其变化

报告期内，公司非流动资产结构情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2021.6.30 | | 2020.12.31 | | 2019.12.31 | | 2018.12.31 | |
|-----------|------------------|----------------|------------------|----------------|------------------|----------------|------------------|----------------|
| | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 |
| 可供出售金融资产 | -- | -- | -- | -- | -- | -- | 32.00 | 0.10% |
| 长期股权投资 | 2,719.58 | 5.49% | -- | 6.62% | 2,657.18 | 7.23% | 2,621.56 | 8.23% |
| 其他权益工具投资 | 32.00 | 0.06% | 32.00 | 0.08% | 32.00 | 0.09% | -- | -- |
| 投资性房地产 | 5,451.80 | 11.01% | 5,642.08 | 13.84% | 6,022.65 | 16.39% | 6,403.23 | 20.11% |
| 固定资产 | 13,376.18 | 27.01% | 11,157.26 | 27.38% | 11,457.17 | 31.18% | 12,781.81 | 40.14% |
| 在建工程 | 12,114.93 | 24.46% | 6,680.17 | 16.39% | 1,103.91 | 3.00% | 12.36 | 0.04% |
| 使用权资产 | 1,567.36 | 3.16% | -- | -- | -- | -- | -- | -- |
| 无形资产 | 12,978.80 | 26.21% | 13,141.51 | 32.24% | 13,468.66 | 36.66% | 7,197.08 | 22.60% |
| 长期待摊费用 | 95.90 | 0.19% | 281.64 | 0.69% | 868.39 | 2.36% | 1,686.28 | 5.30% |
| 递延所得税资产 | 1,071.00 | 2.16% | 1,122.76 | 2.75% | 1,124.82 | 3.06% | 1,107.86 | 3.48% |
| 其他非流动资产 | 114.90 | 0.23% | -- | -- | 5.21 | 0.01% | -- | -- |
| 合计 | 49,522.44 | 100.00% | 40,756.32 | 100.00% | 36,739.99 | 100.00% | 31,842.17 | 100.00% |

报告期内各期末，公司非流动资产分别为 31,842.17 万元、36,739.99 万元、40,756.32 万元和 49,522.44 万元。公司非流动资产以投资性房地产、固定资产、无形资产为主，此三项非流动资产合计占比在报告期各期末分别为 82.85%、84.24%、73.46%和 64.23%。

（1）长期股权投资

报告期各期末，公司长期股权投资为对联营企业西部诚通的股权投资，按照权益法核算，具体情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2021.6.30 | | 2020.12.31 | | 2019.12.31 | | 2018.12.31 | |
|------|-----------|-------|------------|-------|------------|-------|------------|-------|
| | 期末余额 | 变动金额 | 期末余额 | 变动金额 | 期末余额 | 变动金额 | 期末余额 | 变动金额 |
| 西部诚通 | 2,719.58 | 20.69 | 2,698.89 | 41.71 | 2,657.18 | 35.62 | 2,621.56 | 37.58 |

西部诚通具体情况详见“第五节 发行人基本情况”之“六、发行人下属公司情况”。

截至2021年6月末，公司长期股权投资金额较小，未来权益法产生的投资收益对公司影响较小。

（2）投资性房地产

公司的投资性房地产主要为对外出租的房屋及建筑物。

单位：万元

| 项目 | 2021.6.30 | 2020.12.31 | 2019.12.31 | 2018.12.31 |
|------|-----------|------------|------------|------------|
| 账面原值 | 8,012.04 | 8,012.04 | 8,012.04 | 8,012.04 |
| 累计折旧 | 2,560.25 | 2,369.96 | 1,989.39 | 1,608.82 |
| 账面价值 | 5,451.80 | 5,642.08 | 6,022.65 | 6,403.23 |

公司投资性房地产采用成本模式计量，并已按企业会计准则相关要求足额计提折旧。

（3）固定资产

报告期各期末，公司固定资产账面价值如下：

单位：万元

| 截止日 | 项目 | 房屋建筑物 | 运输工具 | 其他设备 | 合计 |
|------------|------|-----------|----------|--------|-----------|
| 2021.6.30 | 账面原值 | 15,639.83 | 3,974.91 | 494.10 | 20,108.84 |
| | 累计折旧 | 3,837.45 | 2,494.95 | 400.27 | 6,732.66 |
| | 账面价值 | 11,802.38 | 1,479.96 | 93.84 | 13,376.18 |
| | 占比 | 88.23% | 11.06% | 0.70% | 100.00% |
| 2020.12.31 | 账面原值 | 12,676.52 | 4,389.24 | 483.92 | 17,549.68 |
| | 累计折旧 | 3,488.94 | 2,515.09 | 388.39 | 6,392.42 |
| | 账面价值 | 9,187.58 | 1,874.15 | 95.54 | 11,157.26 |
| | 占比 | 82.35% | 16.80% | 0.86% | 100.00% |
| 2019.12.31 | 账面原值 | 11,601.09 | 4,732.17 | 461.76 | 16,795.02 |
| | 累计折旧 | 2,925.46 | 2,027.43 | 384.96 | 5,337.85 |
| | 账面价值 | 8,675.63 | 2,704.74 | 76.80 | 11,457.17 |
| | 占比 | 75.72% | 23.61% | 0.67% | 100.00% |
| 2018.12.31 | 账面原值 | 11,601.09 | 4,762.90 | 479.79 | 16,843.78 |

| 截止日 | 项目 | 房屋建筑物 | 运输工具 | 其他设备 | 合计 |
|-----------|------|-----------|----------|--------|-----------|
| 2021.6.30 | 账面原值 | 15,639.83 | 3,974.91 | 494.10 | 20,108.84 |
| | 累计折旧 | 3,837.45 | 2,494.95 | 400.27 | 6,732.66 |
| | 账面价值 | 11,802.38 | 1,479.96 | 93.84 | 13,376.18 |
| | 占比 | 88.23% | 11.06% | 0.70% | 100.00% |
| | 累计折旧 | 2,376.38 | 1,306.62 | 378.98 | 4,061.97 |
| | 账面价值 | 9,224.71 | 3,456.29 | 100.81 | 12,781.81 |
| | 占比 | 72.17% | 27.04% | 0.79% | 100.00% |

报告期内，公司固定资产主要是生产经营用房屋建筑物和运输设备。截至2021年6月30日，公司固定资产账面原值为20,108.84万元，净值为13,376.18万元，固定资产成新率为66.52%，公司固定资产均处于正常使用状态，整体成新率较高，不存在减值迹象。

受《超限运输车辆行驶公路管理规定》及其他限超法规的影响，为缓解外部运力不足，公司购置了部分运输设备，2018年至2020年公司新购置运输工具账面原值分别为2,311.72万元、114.23万元和27.92万元，同时公司部分在建工程完工转入固定资产，导致报告期内公司固定资产余额呈增长趋势。

截至2021年6月30日，公司仓库物流中心B4-B10仓库房产尚未办理产权证书，其账面价值合计6,004.16万元。未办理原因如下：B4、B5仓库与尚未建成的B6-B10仓库共用同一地块，在B6-B10仓库建成前无法单独办理产权证。B6-B10仓库已于2021年上半年建成，目前正在统一办理房产证中。未办理产权证书房产账面价值占公司净资产比例为11.48%，部分固定资产未办理产权证书对公司生产经营不构成重大影响。

（4）在建工程

报告期内，公司在建工程变动情况如下：

①2021年1-6月

单位：万元

| 项目 | 期初数 | 本期增加 | 转入固定资产 | 其他减少 | 期末数 |
|---------------------|----------|--------|----------|------|-----|
| 三羊马现代物流中心B区（B6-B10） | 2,672.16 | 291.15 | 2,963.31 | -- | -- |

| | | | | | |
|-------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------|------------------|
| 信息系统建设 | 47.36 | 71.04 | -- | -- | 118.40 |
| 三羊马多式联运(重庆)智能应用基地 | 3,960.65 | 7,989.45 | -- | -- | 11,950.10 |
| 停车场改建项目 | -- | 46.44 | -- | -- | 46.44 |
| 合计 | 6,680.17 | 8,398.07 | 2,963.31 | -- | 12,114.93 |

2021年，公司继续加大募投项目三羊马多式联运（重庆）智能应用基地建设投入，2021年6月末在建工程较2020年末增加5,434.76万元。

②2020年度

单位：万元

| 项目 | 期初数 | 本期增加 | 转入固定资产 | 其他减少 | 期末数 |
|---------------------|-----------------|-----------------|-----------------|--------------|-----------------|
| 三羊马现代物流中心B区（B6-B10） | 163.05 | 2,509.11 | -- | -- | 2,672.16 |
| 信息系统建设 | 87.50 | 47.36 | -- | 87.50 | 47.36 |
| 定州市铁达物流中心办公楼建设 | 749.81 | 317.85 | 1,067.66 | -- | -- |
| 三羊马多式联运(重庆)智能应用基地 | 103.56 | 3,857.10 | -- | -- | 3,960.65 |
| 合计 | 1,103.91 | 6,731.42 | 1,067.66 | 87.50 | 6,680.17 |

2020年公司加大位于团结村B6-B10仓库和募投项目三羊马多式联运(重庆)智能应用基地建设投入，同时公司定州市铁达物流中心办公楼于当期完工，2020年末在建工程较2019年末增加5,576.26万元。

③2019年度

单位：万元

| 项目 | 期初数 | 本期增加 | 转入固定资产 | 其他减少 | 期末数 |
|---------------------|--------------|-----------------|-----------|---------------|-----------------|
| 三羊马现代物流中心B区（B6-B10） | 12.36 | 150.69 | -- | -- | 163.05 |
| 智能库土地平整项目 | -- | 135.86 | -- | 135.86 | -- |
| 信息系统建设 | -- | 87.50 | -- | -- | 87.50 |
| 定州市铁达物流中心办公楼建设 | -- | 749.81 | -- | -- | 749.81 |
| 三羊马多式联运(重庆)智能应用基地 | -- | 103.56 | -- | -- | 103.56 |
| 合计 | 12.36 | 1,227.41 | -- | 135.86 | 1,103.91 |

④2018年度

单位：万元

| 项目 | 期初数 | 本期增加 | 转入固定 资产 | 其他减少 | 期末数 |
|-----------------------|--------------|-----------------|------------|-----------------|--------------|
| 三羊马现代物流中心 B 区（B6-B10） | -- | 12.36 | -- | -- | 12.36 |
| 西安物流基地建设 工程 | -- | 848.81 | -- | 848.81 | -- |
| 拉萨商品车仓储基 地堆场平整工程 | 76.83 | 142.14 | -- | 218.97 | -- |
| 合计 | 76.83 | 1,003.31 | -- | 1,067.78 | 12.36 |

公司在建工程主要为各办事处仓储场地平整、物流基地建设和办公大楼建设。

（5）使用权资产

截至 2021 年 6 月末，公司使用权资产情况如下：

单位：万元

| 项目 | 成本 | 累计折旧 | 减值准备 | 账面价值 |
|-------|----------|--------|------|----------|
| 房屋建筑物 | 1,695.12 | 127.77 | -- | 1,567.36 |

（6）无形资产

报告期各期末，公司无形资产的账面价值情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2021.6.30 | 2020.12.31 | 2019.12.31 | 2018.12.31 |
|-----------|------------------|------------------|------------------|-----------------|
| 土地使用权 | 12,939.37 | 13,088.31 | 13,386.19 | 7,105.75 |
| 商标 | 0.09 | 0.35 | 0.87 | 1.39 |
| 软件 | 39.35 | 52.85 | 81.60 | 89.94 |
| 合计 | 12,978.80 | 13,141.51 | 13,468.66 | 7,197.08 |

报告期各期末，公司无形资产净值分别为 7,197.08 万元、13,468.66 万元、13,141.51 万元和 12,978.80 万元，占非流动资产的比例分别为 22.60%、36.66%、32.24%和 26.21%。无形资产主要为土地使用权、商标、软件。2019 年，公司全资子公司主元联运新购入土地使用权账面原值 6,545.59 万元，导致 2019 年末公司无形资产账面价值较 2018 年末增加 6,271.58 万元。

公司土地使用权等无形资产的具体情况，详见本招股说明书“第六节 业务和技术”之“六、主要固定资产及无形资产情况”之“（二）无形资产情况”之“1、土地使用权”。

(7) 长期待摊费用

报告期内，公司长期待摊费用构成如下：

单位：万元

| 项目 | 2021.6.30 | 2020.12.31 | 2019.12.31 | 2018.12.31 |
|-----------|--------------|---------------|---------------|-----------------|
| 堆场平整费 | 77.21 | 254.70 | 836.17 | 1,574.47 |
| 装修费 | 18.69 | 26.95 | 32.22 | 111.81 |
| 合计 | 95.90 | 281.64 | 868.39 | 1,686.28 |

报告期内，公司长期待摊费用随着公司业务网点的布局和定期摊销而增减变化。

(8) 递延所得税资产

公司递延所得税资产主要是因计提坏账准备、递延收益形成。报告期各期末公司递延所得税资产分别为1,107.86万元、1,124.82万元、1,122.76万元和1,071.00万元，占非流动资产比例分别为3.48%、3.06%、2.75%和2.16%。公司递延所得税资产明细如下：

单位：万元

| 项目 | 2021.6.30 | | 2020.12.31 | | 2019.12.31 | | 2018.12.31 | |
|-----------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| | 可抵扣暂时性差异 | 递延所得税资产 | 可抵扣暂时性差异 | 递延所得税资产 | 可抵扣暂时性差异 | 递延所得税资产 | 可抵扣暂时性差异 | 递延所得税资产 |
| 资产减值准备 | 6,838.69 | 1,026.69 | 7,030.97 | 1,061.09 | 6,945.55 | 1,049.58 | 6,599.87 | 1,011.56 |
| 递延收益 | 295.37 | 44.30 | 411.13 | 61.67 | 501.56 | 75.23 | 642.02 | 96.30 |
| 合计 | 7,134.05 | 1,071.00 | 7,442.10 | 1,122.76 | 7,447.11 | 1,124.82 | 7,241.88 | 1,107.86 |

2019年末，公司递延所得税资产较2018年末增加16.96万元，主要系当期对重庆力帆乘用车有限公司等计提坏账所致。

(二) 负债结构及变动分析

报告期内各期末，公司负债总体构成情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2021.6.30 | | 2020.12.31 | | 2019.12.31 | | 2018.12.31 | |
|-------|-----------|--------|------------|--------|------------|--------|------------|--------|
| | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 |
| 流动负债 | 44,024.60 | 84.04% | 38,387.39 | 83.64% | 39,972.82 | 86.99% | 33,757.31 | 90.47% |
| 非流动负债 | 8,359.87 | 15.96% | 7,506.82 | 16.36% | 5,976.12 | 13.01% | 3,554.38 | 9.53% |

| 项目 | 2021.6.30 | | 2020.12.31 | | 2019.12.31 | | 2018.12.31 | |
|----|-----------|---------|------------|---------|------------|---------|------------|---------|
| | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 |
| 合计 | 52,384.48 | 100.00% | 45,894.22 | 100.00% | 45,948.94 | 100.00% | 37,311.68 | 100.00% |

报告期内，公司负债总额分别为 37,311.68 万元、45,948.94 万元、45,894.22 万元和 52,384.48 万元，公司负债主要为流动负债中的短期借款、应付票据及应付账款、其他应付款等。非流动负债主要由长期应付款、长期借款及递延收益构成。

报告期各期末，公司流动负债占总负债比例分别为 90.47%、86.99%、83.64% 和 84.04%，流动负债占比较高，主要系公司从事汽车及普通货物的运输服务，对营运资金需求较多，以流动负债作为主要融资手段与公司资产结构能较好匹配，同时能较好控制公司债务融资成本。

1、流动负债的构成及其变化

报告期内，公司流动负债结构如下：

单位：万元

| 项目 | 2021.6.30 | | 2020.12.31 | | 2019.12.31 | | 2018.12.31 | |
|-------------|-----------|---------|------------|---------|------------|---------|------------|---------|
| | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 |
| 短期借款 | 14,519.45 | 32.98% | 9,012.10 | 23.48% | 11,366.45 | 28.44% | 11,400.00 | 33.77% |
| 应付票据 | 3,999.12 | 9.08% | 2,853.28 | 7.43% | 3,505.35 | 8.77% | 2,064.29 | 6.12% |
| 应付账款 | 22,320.02 | 50.70% | 22,043.31 | 57.42% | 20,891.71 | 52.26% | 15,285.76 | 45.28% |
| 预收账款 | 68.73 | 0.16% | 80.30 | 0.21% | 510.35 | 1.28% | 311.40 | 0.92% |
| 合同负债 | 336.20 | 0.76% | 123.01 | 0.32% | -- | -- | -- | -- |
| 应付职工薪酬 | 493.87 | 1.12% | 1,009.19 | 2.63% | 1,239.01 | 3.10% | 966.11 | 2.86% |
| 应交税费 | 586.44 | 1.33% | 1,099.22 | 2.86% | 566.53 | 1.42% | 1,270.47 | 3.76% |
| 其他应付款 | 1,251.48 | 2.84% | 2,166.99 | 5.65% | 1,327.28 | 3.32% | 1,169.79 | 3.47% |
| 一年内到期的非流动负债 | 449.29 | 1.02% | -- | -- | 566.16 | 1.42% | 1,289.48 | 3.82% |
| 合计 | 44,024.60 | 100.00% | 38,387.39 | 100.00% | 39,972.82 | 100.00% | 33,757.31 | 100.00% |

报告期，公司流动负债主要由短期借款、应付票据、应付账款、其他应付款及一年内到期的非流动负债构成。

(1) 短期借款

单位：万元

| 借款类别 | 2021.6.30 | 2020.12.31 | 2019.12.31 | 2018.12.31 |
|-----------|------------------|-----------------|------------------|------------------|
| 抵押及保证借款 | 14,519.45 | 9,012.10 | 11,366.45 | 11,400.00 |
| 合计 | 14,519.45 | 9,012.10 | 11,366.45 | 11,400.00 |

报告期各期末，公司短期借款余额分别为 11,400.00 万元、11,366.45 万元和 9,012.10 万元和 14,519.45 万元，系公司为满足日常运营资金需求，获取的流动资金借款。

报告期内，公司不存在银行贷款本金或利息逾期支付的情形，相关借款涉及的关联方担保，详见本招股说明书“第七节 同业竞争与关联交易”之“四、报告期内的关联交易”。

（2）应付票据

报告期内各期末，公司应付票据情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2021.6.30 | 2020.12.31 | 2019.12.31 | 2018.12.31 |
|------|-----------|------------|------------|------------|
| 应付票据 | 3,999.12 | 2,853.28 | 3,505.35 | 2,064.29 |

公司应付票据主要为应付中铁特货及其他承运商的款项。

报告期各期末，公司应付票据分别为 2,064.29 万元、3,505.35 万元、2,853.28 万元和 3,999.12 万元，均为应付银行承兑汇票。

（3）应付账款

单位：万元

| 项目 | 2021.6.30 | 2020.12.31 | 2019.12.31 | 2018.12.31 |
|------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| 应付账款-工程款 | 5,252.92 | 2,408.27 | 603.47 | 201.76 |
| 应付账款-承运商运费 | 17,067.10 | 19,635.03 | 20,288.24 | 15,084.01 |
| 合计 | 22,320.02 | 22,043.31 | 20,891.71 | 15,285.76 |

报告期内，公司的应付账款主要为应付外协商的运输服务费和承建商的工程款。报告期各期末，应付账款余额分别为 15,285.76 万元、20,891.71 万元、22,043.31 万元和 22,320.02 万元，占流动负债比例分别为 45.28%、52.26%、57.42% 和 50.70%。

报告期各期末，公司应付账款账龄结构如下：

单位：万元

| 项目 | 2021.6.30 | | 2020.12.31 | | 2019.12.31 | | 2018.12.31 | |
|-------|------------------|----------------|------------------|----------------|------------------|----------------|------------------|----------------|
| | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 |
| 1 年以内 | 21,194.56 | 94.96% | 21,743.65 | 98.64% | 20,616.12 | 98.68% | 14,958.74 | 97.86% |
| 1-2 年 | 966.71 | 4.33% | 103.96 | 0.47% | 97.21 | 0.47% | 115.68 | 0.76% |
| 2-3 年 | 6.19 | 0.03% | 43.68 | 0.20% | 15.99 | 0.08% | 120.79 | 0.79% |
| 3 年以上 | 152.55 | 0.68% | 152.02 | 0.69% | 162.39 | 0.78% | 90.55 | 0.59% |
| 合计 | 22,320.02 | 100.00% | 22,043.31 | 100.00% | 20,891.71 | 100.00% | 15,285.76 | 100.00% |

报告期各期末，公司应付账款账龄以一年以内为主，账龄超过 1 年的应付账款占比合计分别为 2.14%、1.33%、1.36% 和 5.04%，账龄超过 1 年的应付账款占比整体较小。

（4）应交税费

报告期，公司各期末应交税费情况：

单位：万元

| 项目 | 2021.6.30 | 2020.12.31 | 2019.12.31 | 2018.12.31 |
|-----------|---------------|-----------------|---------------|-----------------|
| 增值税 | 194.48 | 449.41 | 200.36 | 717.13 |
| 企业所得税 | 365.08 | 584.55 | 334.71 | 451.84 |
| 代扣代缴个人所得税 | 4.15 | 4.83 | -- | 1.95 |
| 城市维护建设税 | 9.58 | 27.90 | 9.95 | 45.49 |
| 教育费附加 | 4.11 | 11.96 | 4.28 | 19.51 |
| 地方教育附加 | 2.74 | 7.98 | 2.85 | 13.00 |
| 印花税 | 6.31 | 12.61 | 14.37 | 21.53 |
| 合计 | 586.44 | 1,099.22 | 566.53 | 1,270.47 |

公司应交税费主要是应交增值税和应交所得税。报告期各期末，公司应交税费余额占流动负债的比例分别为 3.76%、1.42%、2.86% 和 1.33%。报告期内，公司不存在拖欠性质的应缴税费。

（5）其他应付款

报告期内，公司其他应付款明细情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2021.6.30 | 2020.12.31 | 2019.12.31 | 2018.12.31 |
|----|-----------|------------|------------|------------|
|----|-----------|------------|------------|------------|

| 项目 | 2021.6.30 | 2020.12.31 | 2019.12.31 | 2018.12.31 |
|-------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| 应付利息： | -- | -- | -- | 17.84 |
| 其中：短期借款应付利息 | -- | -- | -- | 17.84 |
| 其中：长期借款应付利息 | -- | -- | -- | -- |
| 其他应付款： | 1,251.48 | 2,166.99 | 1,327.28 | 1,151.95 |
| 其中：押金及保证金 | 1,039.86 | 1,975.32 | 942.09 | 806.97 |
| 其中：代收暂存款 | -- | 33.47 | 203.11 | 192.83 |
| 其中：应付暂借款 | 100.00 | 100.00 | 100.00 | 100.00 |
| 其中：其他 | 111.62 | 58.19 | 82.07 | 52.15 |
| 合计 | 1,251.48 | 2,166.99 | 1,327.28 | 1,169.79 |

公司其他应付款主要为物流供应商缴纳的保证金及押金、应付的暂借款、代收的保险赔偿款等。报告期内，公司生产经营逐步扩大，供应商数量增加导致公司其他应付款规模呈增长趋势。

截至 2021 年 6 月 30 日，公司其他应付款中无应付持有公司 5%（含）以上表决权股东或其他关联方的款项。

（6）一年内到期的非流动负债

公司一年内到期的非流动负债余额为一年内到期的长期借款、长期应付款和租赁负债。报告期各期末，公司一年内到期的非流动负债余额分别为 1,289.48 万元、566.16 万元、0.00 万元和 449.29 万元，占流动负债比例分别为 3.82%、1.42% 和 0.00% 和 1.02%。具体构成明细如下：

单位：万元

| 项目 | 2021.6.30 | 2020.12.31 | 2019.12.31 | 2018.12.31 |
|-------------|---------------|------------|---------------|-----------------|
| 一年内到期的长期借款 | -- | -- | 312.53 | 584.98 |
| 一年内到期的长期应付款 | -- | -- | 253.63 | 704.50 |
| 一年内到期的租赁负债 | 449.29 | -- | -- | -- |
| 合计 | 449.29 | -- | 566.16 | 1,289.48 |

公司一年内到期的长期借款减少，主要系公司归还长期借款所致，公司一年内到期的长期应付款主要系公司购买车辆需偿还的按揭款。

2、非流动负债的构成及其变化

报告期内，公司非流动负债结构如下：

单位：万元

| 项目 | 2021.6.30 | | 2020.12.31 | | 2019.12.31 | | 2018.12.31 | |
|-----------|-----------------|----------------|-----------------|----------------|-----------------|----------------|-----------------|----------------|
| | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 |
| 长期借款 | 5,107.01 | 61.09% | 5,131.85 | 68.36% | 3,300.00 | 55.22% | 304.87 | 8.58% |
| 租赁负债 | 1,093.93 | 13.09% | -- | -- | -- | -- | -- | -- |
| 长期应付款 | -- | -- | -- | -- | -- | -- | 247.83 | 6.97% |
| 递延收益 | 1,982.25 | 23.71% | 2,160.49 | 28.78% | 2,402.48 | 40.20% | 2,694.48 | 75.81% |
| 递延所得税负债 | 176.68 | 2.11% | 214.48 | 2.86% | 273.64 | 4.58% | 307.20 | 8.64% |
| 合计 | 8,359.87 | 100.00% | 7,506.82 | 100.00% | 5,976.12 | 100.00% | 3,554.38 | 100.00% |

公司非流动负债主要是长期借款、长期应付款以及因政府补助形成的递延收益。

（1）长期借款

单位：万元

| 项目 | 2021.6.30 | 2020.12.31 | 2019.12.31 | 2018.12.31 |
|-----------|-----------------|-----------------|-----------------|---------------|
| 抵押及保证借款 | 5,107.01 | 5,131.85 | 3,300.00 | 304.87 |
| 合计 | 5,107.01 | 5,131.85 | 3,300.00 | 304.87 |

公司长期借款系公司向渝农商金融租赁有限公司、重庆银行股份有限公司等金融机构申请的融资。

公司长期借款本金明细详见“第十节 财务会计信息”之“十一、最近一期末主要负债情况”之“（一）银行借款”。

（2）长期应付款

单位：万元

| 项目 | 2021.6.30 | 2020.12.31 | 2019.12.31 | 2018.12.31 |
|-----------|-----------|------------|------------|---------------|
| 购车按揭款 | -- | -- | -- | 247.83 |
| 合计 | -- | -- | -- | 247.83 |

公司长期应付款为向重庆安速汽车销售有限公司等购买牵引车和半挂车时向上海汽车集团财务有限责任公司和东风汽车财务有限公司申请的汽车按揭贷款。

（3）递延收益

单位：万元

| 项目 | 2021.6.30 | 2020.12.31 | 2019.12.31 | 2018.12.31 |
|-----------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| 递延收益 | 1,982.25 | 2,160.49 | 2,402.48 | 2,694.48 |
| 合计 | 1,982.25 | 2,160.49 | 2,402.48 | 2,694.48 |

公司递延收益主要为政府补助形成的递延收益，公司政府补助明细如下：

单位：万元

| 项目 | 2021.6.30 | 2020.12.31 | 2019.12.31 | 2018.12.31 | 与资产相关/ 与收益相关 |
|-------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| 物流业调整及振兴项目 | 303.75 | 315.00 | 337.50 | 360.00 | 与资产相关 |
| 物流园产业扶持专项资金 | 1,383.13 | 1,434.36 | 1,536.81 | 1,639.27 | 与资产相关 |
| 物流园产业发展项目 | 295.37 | 411.13 | 501.56 | 642.02 | 与资产相关 |
| 物流园车辆购置补贴 | -- | -- | 26.60 | 53.20 | 与资产相关 |
| 合计 | 1,982.25 | 2,160.49 | 2,402.48 | 2,694.48 | |

（三）偿债能力分析

1、公司偿债能力指标分析

报告期内，反映公司偿债能力的主要财务指标如下：

| 指标 | 2021.6.30 | 2020.12.31 | 2019.12.31 | 2018.12.31 |
|------------------|-----------|------------|------------|------------|
| 流动比率（倍） | 1.25 | 1.41 | 1.34 | 1.27 |
| 速动比率（倍） | 1.22 | 1.38 | 1.32 | 1.25 |
| 资产负债率（合并） | 50.05% | 48.33% | 50.80% | 49.85% |
| 资产负债率（母公司） | 48.95% | 47.79% | 51.43% | 50.80% |
| 指标 | 2021年1-6月 | 2020年度 | 2019年度 | 2018年度 |
| 息税折旧摊销前利润（万元） | 5,645.18 | 10,971.65 | 11,943.89 | 8,691.91 |
| 利息保障倍数（倍） | 10.11 | 11.53 | 10.79 | 8.44 |
| 经营活动产生的现金净流量（万元） | -1,273.28 | 6,687.90 | 11,283.54 | 4,329.19 |

公司负债主要由应付账款、短期借款以及长期借款构成，与公司营业收入和总资产规模基本保持匹配。报告期各期末，公司流动比率为 1.27、1.34、1.41 和 1.25，速动比率为 1.25、1.32、1.38 和 1.22，2018 年至 2020 年流动比率和速动比率呈上升趋势，主要是随着公司生产经营规模扩大，提供物流服务实现的收入逐年增长，使公司流动资产大幅增加，同时公司引入新的投资者，进一步增加公

司流动资产，导致流动比率和速动比率呈逐年上升趋势。2021年，公司新增了5,500.00万元短期借款，导致2021年6月末流动比率和速动比率略有下降。

报告期各期末，母公司资产负债率分别为50.80%、51.43%、47.79%和48.95%，合并资产负债率为49.85%、50.80%、48.33%和50.05%。2019年公司引入新股东，同时新增了3,300.00万元长期借款，整体资产负债率较2018年末略有上升。2020年，公司偿还了部分短期借款、一年内到期的长期借款和一年内到期的长期应付款，导致2020年末资产负债率较2019年末下降。2021年上半年，公司新增5,500.00万元短期借款，导致2021年6月末资产负债率较2020年末上升。

报告期内，公司息税折旧摊销前利润分别为8,691.91万元、11,943.89万元、10,971.65万元和5,645.18万元。利息保障倍数分别为8.44、10.79、11.53和10.11。2019年，公司全年净利润较2018年增加2,218.28万元，利息保障倍数较上年同期提升。2020年受新冠疫情影响，公司净利润规模较2019年全年略有下降，公司息税折旧摊销前利润有所下降，但公司偿还了部分有息负债，公司利息保障倍数相应提高。2021年上半年，公司新增了部分借款，利息保障倍数相应下降。

总体而言，公司负债结构和资产结构相匹配，具备良好的商业信用，公司成立至今未发生过逾期未偿付的情形，报告期内，随着公司生产经营规模的扩大，公司偿债能力逐年提升。

2、可比公司偿债能力比较与分析

报告期内，公司与同行业可比公司偿债能力指标情况如下：

| 指标 | 可比上市公司 | 2021.6.30 | 2020.12.31 | 2019.12.31 | 2018.12.31 |
|-----------------|------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| 资产负债率 (合并口径) | 长久物流 | 53.79% | 52.03% | 54.24% | 56.12% |
| | 安达物流 | 50.27% | 52.57% | 49.60% | 52.49% |
| | 西上海 | 29.23% | 28.73% | 45.95% | 54.06% |
| | 中铁特货 | 8.57% | 6.48% | 7.41% | 13.29% |
| | 平均值 | 35.47% | 34.95% | 39.30% | 43.99% |
| | 三羊马物流 | 50.05% | 48.33% | 50.80% | 49.85% |
| 流动比率 | 长久物流 | 1.27 | 1.44 | 1.56 | 1.62 |
| | 安达物流 | 1.43 | 1.42 | 1.40 | 1.04 |
| | 西上海 | 2.89 | 2.82 | 1.49 | 1.23 |

| 指标 | 可比上市公司 | 2021.6.30 | 2020.12.31 | 2019.12.31 | 2018.12.31 |
|--------|------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| | 中铁特货 | 5.40 | 5.52 | 4.59 | 2.59 |
| | 平均值 | 2.75 | 2.80 | 2.26 | 1.62 |
| | 三羊马物流 | 1.25 | 1.41 | 1.34 | 1.27 |
| 速动比率 | 长久物流 | 1.27 | 1.44 | 1.56 | 1.62 |
| | 安达物流 | 1.43 | 1.42 | 1.40 | 1.04 |
| | 西上海 | 2.81 | 2.73 | 1.41 | 1.18 |
| | 中铁特货 | 5.36 | 5.49 | 4.57 | 2.57 |
| | 平均值 | 2.72 | 2.77 | 2.24 | 1.60 |
| | 三羊马物流 | 1.22 | 1.38 | 1.32 | 1.25 |
| 利息保障倍数 | 长久物流 | 3.03 | 2.94 | 2.69 | 9.50 |
| | 安达物流 | 12.47 | 13.24 | 12.54 | 12.13 |
| | 西上海 | 60.73 | 101.75 | 19.71 | 16.63 |
| | 中铁特货 | 26.47 | N/A | N/A | N/A |
| | 平均值 | 25.67 | 39.31 | 11.65 | 12.75 |
| | 三羊马物流 | 10.11 | 11.53 | 10.79 | 8.44 |

注：数据来源于上市公司公开信息及 wind 资讯，中铁特货 2018 年至 2020 年利息支出为 0 元，利息保障倍数不具可计算性，均以 N/A 列示，平均值计算过程中剔除以 N/A 列示数据影响。中铁特货 2021 年 1-6 月财务数据来源于其披露的审阅报告，下同。

从同行业可比公司来看，报告期内各期末公司资产负债率高于同行业平均水平，公司流动比率和速动比率低于同行业平均水平，短期偿债能力较同行业上市公司稍弱。主要系公司非上市公司，公司规模与已上市公司相比偏小，主要融资方式为银行借款。而同行业可比公司通过 IPO 或再融资募集资金，导致其资产负债率相对较低。公司资产负债率、流动比率和速动比率与同行业可比公司存在一定差异，主要系各公司主营业务、经营模式、股东背景等存在一定差异。

公司流动比率、速动比率和资产负债率与同行业可比公司平均水平差异主要来源于西上海和中铁特货。西上海于 2020 年 12 月在上海证券交易所上市，募集资金净额 4.8 亿元，导致 2020 年末和 2021 年 6 月末，其资产负债率大幅下降，流动比率和速动比率大幅上升。

中铁特货为国铁集团下属专业铁路运输公司，在商品车铁路运输上具有垄断经营地位，同时其作为大型国有企业，股东投入的资本金规模较大，2018 年至 2020 年期间，中铁特货短期借款和长期借款余额均为 0 元，相应的其资产负债

率较低、流动比率和速动比率较高。根据新租赁准则，截至 2021 年 6 月末中铁特货确认租赁负债 30,749.55 万元和一年以内到期的租赁负债 9,332.25 万元，相应其流动比率和速动比率略有下降，资产负债率略有上升。

综上所述，由于业务模式的差异、IPO 募集资金结余等影响，发行人流动比率、速动比率和资产负债率与西上海和中铁特货存在差异具有合理性。

（四）资产周转能力分析

1、公司资产周转能力指标分析

报告期内，与公司资产周转能力相关的主要财务指标如下：

| 指标 | 2021 年 1-6 月 | 2020 年度 | 2019 年度 | 2018 年度 |
|-------------|--------------|---------|---------|---------|
| 应收账款周转率（次） | 1.30 | 2.41 | 2.68 | 2.72 |
| 应收账款周转天数（天） | 139.88 | 151.70 | 135.98 | 134.30 |
| 存货周转率（次） | 33.08 | 64.49 | 88.03 | 72.89 |
| 固定资产周转率（次） | 3.84 | 7.67 | 7.59 | 6.77 |
| 固定资产周转天数（天） | 47.50 | 47.58 | 48.09 | 53.91 |
| 总资产周转率（次） | 0.47 | 0.94 | 1.11 | 1.07 |

报告期内，公司应收账款周转率、存货周转率和总资产周转率呈下降趋势。

2019 年公司应收账款周转率较 2018 年略有下降，主要系 2018 年对重庆幻速应收账款无法收回，全额计提坏账的影响。受疫情影响，部分汽车生产厂商停产，导致公司 2020 年销售收入偏低，进而导致应收账款周转率下降。

公司主要客户的收款条件为次月核对上月账务并开具发票，客户收到发票后 1 至 3 个月付款，扣除重庆幻速的影响，公司应收账款天数与合同约定的付款条件保持一致。

报告期内，公司固定资产周转率呈上升趋势，主要是因为 2019 年度较 2018 年度营业收入增长约 11%，同时 2017 年和 2018 年公司购买了部分运输设备，导致 2018 年末公司固定资产账面价值较大。2020 年度较 2019 年度周转率保持稳定。

2、可比公司资产周转能力比较分析

报告期内，公司与同行业可比公司资产周转能力指标情况如下：

| 指标 | 可比上市公司 | 2021年1-6月 | 2020年度 | 2019年度 | 2018年度 |
|-------------|------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| 应收账款 周转率 | 长久物流 | 1.55 | 2.58 | 2.44 | 2.83 |
| | 安达物流 | 1.64 | 3.05 | 3.85 | 4.23 |
| | 西上海 | 1.49 | 3.21 | 3.18 | 3.17 |
| | 中铁特货 | 2.37 | 4.60 | 4.78 | 5.34 |
| | 平均值 | 1.76 | 3.36 | 3.56 | 3.89 |
| | 三羊马物流 | 1.30 | 2.41 | 2.68 | 2.72 |
| 存货周转 率 | 长久物流 | 397.88 | 1,092.27 | 828.54 | 731.10 |
| | 安达物流 | N/A | N/A | N/A | N/A |
| | 西上海 | 8.35 | 19.27 | 26.73 | 31.39 |
| | 中铁特货 | 87.09 | 218.81 | 284.37 | 251.97 |
| | 平均值 | 164.44 | 443.45 | 379.88 | 338.15 |
| | 三羊马物流 | 33.08 | 64.49 | 88.03 | 72.89 |
| 总资产周 转率 | 长久物流 | 0.42 | 0.71 | 0.76 | 1.02 |
| | 安达物流 | 0.95 | 1.79 | 1.95 | 1.95 |
| | 西上海 | 0.31 | 0.84 | 1.10 | 1.15 |
| | 中铁特货 | 0.26 | 0.50 | 0.51 | 0.47 |
| | 平均值 | 0.48 | 0.96 | 1.08 | 1.15 |
| | 三羊马物流 | 0.47 | 0.94 | 1.11 | 1.07 |

注：报告期各期末，安达物流存货余额为0元，存货周转率以N/A列示。

报告期内，公司应收账款周转率低于行业平均水平，主要系中铁特货垄断经营商品车铁路运输，其给予客户的账期通常较短，根据中铁特货招股说明书，其主要客户上海安东信用政策为开票后7-10个工作日内结清付款，上汽通用五菱为收到发票后次月内付款，一汽物流为开票后次月30日前付款。与发行人主要客户账期通常为1-3个月相比，中铁特货垄断经营的特征导致其应收账款周转率较发行人高。

公司应收账款周转率低于西上海，主要系西上海除从事物流运输业务外，还从事汽车零部件制造，其制造类业务应收账款周转天数较物流类业务约少30天，导致报告期内西上海应收账款周转率整体高于公司。

总体而言，公司应收账款周转率与长久物流较为接近，略低于安达物流、西上海和中铁特货。2018年，受重庆幻速应收账款无法收回全额计提坏账的影响，公司2018年度应收账款周转率较2017年下降。

公司存货周转率低于长久物流，主要系公司商品车运输以铁路为主，同时配套仓储及短驳，而长久物流等其他公司以公路运输为主，公司铁路运输时间周期较可比公司运输周期略长，导致公司在途成本较高，进而存货周转率较长久物流低。同时西上海除物流业务外，还从事汽车零部件制造，与西上海相比，公司为物流服务企业而非生产型企业，相应的公司存货周转率较西上海高。

受限超政策的影响，公司通过按揭方式购买了部分运输车辆，导致公司总资产规模进一步增加，同时公司部分项目尚处于建设期，尚未实现产出。此外疫情导致公司 2020 年收入略有下降，相应公司总资产周转率较 2019 年下降。

公司总资产周转率和应收账款周转率变动趋势与同行业公司长久物流保持一致。与西上海等其他公司存在差异，主要系公司主要提供的是整车运输服务，系不同公司之间服务类型存在差异，导致主要客户、资产结构存在差异，进而导致应收账款周转率等指标存在差异。

总体而言，公司应收账款、流动资产、总资产周转较快，公司资产营运能力较强，相关指标与公司业务模式相匹配。

二、盈利能力分析

（一）营业收入分析

营业收入由主营业务收入和其他业务收入构成：

单位：万元

| 项目 | 2021 年 1-6 月 | | 2020 年度 | | 2019 年度 | | 2018 年度 | |
|---------------|------------------|----------------|------------------|----------------|------------------|----------------|------------------|----------------|
| | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 |
| 主营业务收入 | 46,256.99 | 98.16% | 85,278.62 | 98.31% | 90,407.39 | 98.28% | 81,497.26 | 98.29% |
| 其他业务收入 | 869.23 | 1.84% | 1,461.64 | 1.69% | 1,579.08 | 1.72% | 1,419.06 | 1.71% |
| 营业收入合计 | 47,126.22 | 100.00% | 86,740.26 | 100.00% | 91,986.47 | 100.00% | 82,916.32 | 100.00% |

公司主营业务收入主要来源于汽车整车综合物流服务、非汽车商品综合物流服务，其他业务收入主要系自有房产对外出租作为投资性房地产核算产生的租金收入。公司专注于物流服务，经过多年生产经营，形成了从运输、配送、仓储等较为完善的全程物流运输体系及基于物流运输延伸作业协同发展的业务模式。报告期内，公司收入主要来源于主营业务收入，占比均在 98% 以上，主营业务突出。

1、公司主营业务收入分类

（1）分服务类型主营业务收入分析

报告期，公司主营业务收入按服务类型列示如下：

单位：万元

| 项目 | 2021年1-6月 | | 2020年度 | | 2019年度 | | 2018年度 | |
|-----------------|------------------|----------------|------------------|----------------|------------------|----------------|------------------|----------------|
| | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 |
| 汽车整车综合物流服务 | 39,628.09 | 85.67% | 72,586.91 | 85.12% | 78,371.75 | 86.69% | 69,652.63 | 85.47% |
| 其中：全程物流服务 | 20,764.65 | 44.89% | 33,138.45 | 38.86% | 31,795.24 | 35.17% | 27,654.72 | 33.93% |
| 两端作业服务 | 18,863.45 | 40.78% | 39,448.46 | 46.26% | 46,576.51 | 51.52% | 41,997.90 | 51.53% |
| 非汽车商品综合物流服务 | 6,008.00 | 12.99% | 11,543.93 | 13.54% | 10,997.12 | 12.16% | 10,917.32 | 13.40% |
| 仓储服务 | 620.90 | 1.34% | 1,147.78 | 1.35% | 1,038.52 | 1.15% | 927.31 | 1.14% |
| 主营业务收入合计 | 46,256.99 | 100.00% | 85,278.62 | 100.00% | 90,407.39 | 100.00% | 81,497.26 | 100.00% |

公司主营业务包括汽车整车物流、非汽车商品物流和仓储服务，公司汽车整车物流主要包括为各大主机厂及其配送商提供的长距离的整车“门到门”服务，“门到发站”、“发站到门”的两端运输服务及装卸加固等配套业务。非汽车商品物流主要是为啤酒、矿泉水等快速消费品生产客户提供集物流方案设计、货物运输、装卸、搬运等一站式综合物流服务。仓储服务为公司团结村自有仓库产生的仓储管理收入。

报告期内，公司主营业务收入以汽车整车综合物流服务为主，公司整车运输业务收入分别为 69,652.63 万元、78,371.75 万元、72,586.91 万元和 39,628.09 万元，占同期主营业务收入的比重分别为 85.47%、86.69%、85.12% 和 85.67%。2019 年，随着公司业务网点的持续布局和新客户的开发，公司汽车整车综合物流服务收入较 2018 年增加 12.52%。2020 年受疫情影响，部分汽车生产厂商停产，公司汽车整车综合物流服务收入较 2019 年减少-7.38%。2021 年 1-6 月随着汽车销量的回暖，公司汽车整车综合物流服务收入较 2020 年 1-6 月增加 31.32%。

（2）分地区主营业务收入构成分析

根据整车运输到达地、非汽车商品客户所在地和配套装卸、加固、短驳运输实际作业地所在的区域进行分类，公司主营业务按地区分类如下：

单位：万元

| 项目 | 2021年1-6月 | | 2020年度 | | 2019年度 | | 2018年度 | |
|-----------|------------------|----------------|------------------|----------------|------------------|----------------|------------------|----------------|
| | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 |
| 西南 | 19,366.52 | 41.87% | 36,895.28 | 43.26% | 28,438.29 | 31.46% | 28,897.41 | 35.46% |
| 西北 | 12,291.72 | 26.57% | 20,583.18 | 24.14% | 18,756.53 | 20.75% | 16,754.99 | 20.56% |
| 华北 | 2,154.92 | 4.66% | 6,151.12 | 7.21% | 6,801.75 | 7.52% | 6,824.26 | 8.37% |
| 华东 | 6,234.94 | 13.48% | 8,781.30 | 10.30% | 16,257.64 | 17.98% | 10,362.40 | 12.72% |
| 华中 | 1,353.60 | 2.93% | 3,095.86 | 3.63% | 5,817.22 | 6.43% | 7,384.47 | 9.06% |
| 东北 | 913.16 | 1.97% | 1,454.32 | 1.71% | 1,714.58 | 1.90% | 1,389.15 | 1.70% |
| 华南 | 3,886.48 | 8.40% | 7,910.14 | 9.28% | 11,327.36 | 12.53% | 9,046.30 | 11.10% |
| 其他 | 55.65 | 0.12% | 407.42 | 0.48% | 1,294.01 | 1.43% | 838.26 | 1.03% |
| 合计 | 46,256.99 | 100.00% | 85,278.62 | 100.00% | 90,407.39 | 100.00% | 81,497.26 | 100.00% |

公司以汽车整机厂所在地为枢纽，形成贯穿东西南北，连接全国各地的交通运输网。报告期内，公司来自西南地区收入占比较高，分别为35.46%、31.46%、43.26%和41.87%，主要系报告期内公司作业的品牌长安汽车、五菱等主要到达地位于西南地区。

（3）主营业务收入季节性情况

公司专注于汽车物流服务,汽车产销是汽车物流行业的服务主体，其市场规模及变化情况直接影响着汽车物流行业的发展变化。汽车行业普遍存在金九银十的销售旺季，同时进入到四季度，汽车经销商年底冲量，亦带动汽车物流业务量增长。报告期内，公司各季度主营业务收入构成情况如下：

单位：万元

| 年份 | 第一季度 | 第二季度 | 第三季度 | 第四季度 | 合计 |
|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 2021年1-6月 | 24,907.81 | 21,349.18 | -- | -- | 46,256.99 |
| 2020年度 | 14,776.05 | 21,131.61 | 20,465.84 | 28,905.12 | 85,278.62 |
| 2019年度 | 22,849.33 | 18,571.07 | 20,308.15 | 28,678.85 | 90,407.39 |
| 2018年度 | 18,217.72 | 18,838.92 | 18,233.54 | 26,207.08 | 81,497.26 |

报告期内发行人各季度主营业务收入占比情况如下：

| 年份 | 第一季度 | 第二季度 | 第三季度 | 第四季度 | 合计 |
|-----------|--------|--------|--------|--------|---------|
| 2021年1-6月 | 53.85% | 46.15% | -- | -- | 100.00% |
| 2020年度 | 17.33% | 24.78% | 24.00% | 33.89% | 100.00% |

| | | | | | |
|---------|--------|--------|--------|--------|---------|
| 2019 年度 | 25.27% | 20.54% | 22.46% | 31.72% | 100.00% |
| 2018 年度 | 22.35% | 23.12% | 22.37% | 32.16% | 100.00% |

总体而言，报告期内各年前三季度销售收入相对稳定，在第四季度受汽车销量旺季影响，公司主营业务收入较前三季度增加。2020 年受疫情影响，部分汽车生产厂商停工，2020 年一季度主营业务收入占比较低。

2、主营业务收入变动分析

单位：万元

| 项目 | 2021 年 1-6 月 | | 2020 年度 | | 2019 年度 | | 2018 年度 | |
|-----------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|-----------------|------------------|-----------------|
| | 金额 | 变动额 | 金额 | 变动额 | 金额 | 变动额 | 金额 | 变动额 |
| 汽车整车综合物流服务 | 39,628.09 | 9,452.13 | 72,586.91 | -5,784.84 | 78,371.75 | 8,719.12 | 69,652.63 | 5,016.37 |
| 其中：全程物流服务 | 20,764.65 | 7,767.37 | 33,138.45 | 1,343.21 | 31,795.24 | 4,140.51 | 27,654.72 | -7,226.16 |
| 两端作业服务 | 18,863.45 | 1,684.76 | 39,448.46 | -7,128.05 | 46,576.51 | 4,578.61 | 41,997.90 | 12,242.52 |
| 非汽车商品综合物流服务 | 6,008.00 | 828.60 | 11,543.93 | 546.81 | 10,997.12 | 79.81 | 10,917.32 | -623.53 |
| 仓储服务 | 620.90 | 68.61 | 1,147.78 | 109.26 | 1,038.52 | 111.20 | 927.31 | 13.52 |
| 主营业务收入合计 | 46,256.99 | 10,349.33 | 85,278.62 | -5,128.77 | 90,407.39 | 8,910.13 | 81,497.26 | 4,406.35 |

（1）汽车整车综合物流服务收入变动分析

报告期内，公司整车物流业务收入保持增长趋势，得力于整车物流行业趋势的变化。近年来，公路加大合规整治，使得通过公路单次运输商品车的数量大大减少，运输成本大幅增加。在公路治超大限后，由于铁、水路运输具有安全经济、远距离、大批量等优点，引导企业更多地选择铁、水路运输方式，从而使需求进一步增加。2015 年-2020 年，商品车通过铁、水路运输份额持续上升，由 18.20% 上升至 36.70%，其中铁路运输份额由 8.98% 上升至 24.38%。公司从设立以来一直以整车物流运输为核心，是行业内较早通过公铁联运方式从事商品车物流运输的企业。随着铁路运输商品车比重的提升，这势必给公司全程运输业务创造了巨大的市场机遇。

基于铁路商品车运输特性，除涉及运输作业外，还涉及装卸加固、两端配送等作业。因此，铁路运量的上升势必带动两端作业释放需求。而受限于铁路两端土地资源的供给及降低货损需求，对两端作业要求提高。公司作为专业的两端作业服务商，利用自身在多式联运方面丰富的经验积累、网点布局等资源优势，公

司客户更多的将其自身开展的物流联运过程中的两端作业工作交由公司完成。这亦为公司两端作业服务收入的增长奠定基础。

报告期内，公司整车综合物流服务作业台数及单位收入情况：

| 分类 | 项目 | 2021年1-6月 | | 2020年度 | | 2019年度 | | 2018年度 |
|--------|-----------|-----------|---------|-----------|---------|-----------|---------|-----------|
| | | 金额 | 变动率 | 金额 | 变动率 | 金额 | 变动率 | 金额 |
| 全程物流服务 | 服务收入（万元） | 20,764.65 | 59.76% | 33,138.45 | 4.22% | 31,795.24 | 14.97% | 27,654.72 |
| | 作业台数（万台） | 13.53 | 76.09% | 22.06 | 10.12% | 20.03 | 46.56% | 13.67 |
| | 作业单价（元/台） | 1,534.95 | -9.27% | 1,502.31 | -5.35% | 1,587.24 | -21.55% | 2,023.33 |
| 两端作业服务 | 服务收入（万元） | 18,863.45 | 9.81% | 39,448.46 | -15.30% | 46,576.51 | 10.90% | 41,997.90 |
| | 作业台数（万台） | 312.41 | 36.81% | 629.73 | -3.36% | 651.59 | 11.98% | 581.91 |
| | 作业单价（元/台） | 60.38 | -19.73% | 62.64 | -12.36% | 71.48 | -0.96% | 72.17 |

公司全程物流业务根据公司与客户确定的运输价格，以双方确认的线路结算里程，实行运费结算全包干制（包含但不限于运输费、装卸费等一切门到门费用）。

单台商品车全程运费收入=结算里程*价格单位（元/台/公里）

与全程业务相比，两端业务主要集中于装卸、加固、两端分拨等作业内容，较全程业务少了火车长距离运输环节。以公铁联运方式运输整车的核心环节为铁路运输，商品车通过铁路干线最大限度的运输到“门”，进而最大程度的缩短两端分拨距离。因此，单就两端业务而言，服务收费更多针对作业内容按台计费。

2019年，公司整车综合物流收入较2018年上升8,719.12万元，主要是因为作业服务量上升所致。2019年全年作业量较之2018年增长46.56%，两端作业量较之2018年增长11.98%，综合导致公司整车作业服务收入增长12.52%。

2020年，公司整车综合物流服务收入较2019年减少5,784.84万元，主要系当期两端作业服务收入下降所致。2020年受汽车整体销量下滑影响，公司两端作业服务作业量由651.59万台下降至629.73万台，同时当期与中铁特货重新签署合同，来自中铁特货的两端作业单价下降，数量和单价的双重影响导致2020年两端作业服务总收入下降7,128.05万元。全程物流服务方面，2020年公司主要承运的长安福特品牌销量回暖带动来自长安民生及其关联方的收入增加。全程物流服务收入的增加和两端作业服务收入的大幅下降共同导致2020年整车综合

物流服务收入较 2019 年下降 7.38%。

2021 年 1-6 月，公司整车综合物流服务收入较 2020 年 1-6 月增加 9,452.13 万元，主要系 2020 年新冠疫情影响，疫情期间部分主机厂停产导致物流需求减少，随着疫情的有效控制，汽车销量逐步回暖。2021 年 1-6 月公司全程运输服务和两端作业服务均较上年同期增加。

①全程物流服务收入、作业台数、作业单价变动的具体原因

报告期内各期，公司全程物流服务收入及作业台数情况如下：

| 项目 | 收入金额 (万元) | 作业台数 (万台) | 每台单价 (元/台) | 总里程 (万公里) | 单价 (元/台/公里) |
|--------------|--------------|--------------|---------------|--------------|----------------|
| 2021 年 1-6 月 | 20,764.65 | 13.53 | 1,534.95 | 17,910.64 | 1.16 |
| 2020 年度 | 33,138.45 | 22.06 | 1,502.31 | 27,928.06 | 1.19 |
| 2019 年度 | 31,795.24 | 20.03 | 1,587.24 | 25,421.23 | 1.25 |
| 2018 年度 | 27,654.72 | 13.67 | 2,023.33 | 21,374.19 | 1.29 |

A、全程物流作业单价变动分析

公司全程物流业务包括全程公铁联运及全程公路运输两种方式，全程公路运输单价较公铁联运单价稍低。2019年度和2020年单位收入因公路运量增加、公铁联运单价下降而降低。具体分析如下：

a、全程公铁联运收入、作业台数及作业单价

| 项目 | 收入金额 (万元) | 作业台数 (万台) | 每台单价 (元/台) | 总里程 (万公里) | 单价 (元/台/公里) |
|--------------|--------------|--------------|---------------|--------------|----------------|
| 2021 年 1-6 月 | 16,525.61 | 9.54 | 1,731.39 | 14,023.39 | 1.18 |
| 2020 年度 | 25,383.67 | 14.15 | 1,794.53 | 20,623.77 | 1.23 |
| 2019 年度 | 23,456.74 | 11.66 | 2,011.24 | 18,251.21 | 1.29 |
| 2018 年度 | 26,569.99 | 13.07 | 2,032.45 | 20,469.97 | 1.30 |

报告期内发行人公铁联运单位收入整体波动较小。2020年，全程公铁联运单位收入略有下降，主要系2020年合规轿运车增多，公路运力增加，同时当期油价处于低位，部分月度过路费减免导致运输成本下降，进而带动客户向公司采购价格下降。同时2020年公司调整部分单价、成本双高线路，使得全程公铁联运单位收入有所下降。

b、全程公路运输收入、作业台数及作业单价

| 项目 | 收入金额 (万元) | 作业台数 (万台) | 每台单价 (元/台) | 总里程 (万公里) | 单价 (元/台/公里) |
|-----------|--------------|--------------|---------------|--------------|----------------|
| 2021年1-6月 | 4,239.03 | 3.98 | 1,064.23 | 3,887.25 | 1.09 |
| 2020年度 | 7,754.77 | 7.91 | 973.78 | 7,304.29 | 1.06 |
| 2019年度 | 8,338.49 | 8.37 | 996.35 | 7,170.03 | 1.16 |
| 2018年度 | 1,084.74 | 0.60 | 1,823.09 | 904.22 | 1.20 |

2019年以前，公司公路物流业务一直作为公司全程物流业务的补充，以零星客户为主，同一客户订单不具有连续性和持续性。因此，作业单价、作业台数的波动均呈现出非规律性。2019年，公司出于业务战略布局考虑，新增奇瑞汽车公路大客户使得公司全程公路物流业务规模大幅增长。2019年和2020年，公司全程公路物流业务作业台数、作业单价波动主要受奇瑞汽车业务影响。2020年作业单价较之2019年有所下降主要是因为随着公路治超结束，公路采购价格有所回落，单位成本下降推动单位收入下降。2021年1-6月，燃油价格较2020年上升带动全程公路运输单价较上年同期上升。

B、全程物流作业量变动分析

报告期内，公司全程物流服务作业量变动情况如下：

| 年份 | 台数变动（万台） | 台数变动率 |
|-----------|----------|--------|
| 2021年1-6月 | 5.85 | 76.09% |
| 2020年度 | 2.14 | 10.68% |
| 2019年度 | 6.36 | 46.56% |

公司作业数量的变动主要来源于奇瑞汽车、长安民生、长城汽车承运量变动的的影响。

报告期内各期，长安民生、奇瑞汽车、长城汽车作业量变动情况如下：

| 项目 | 台数变动（万台） | | | 合计 |
|-----------|-----------|-----------|-----------|------|
| | 长安民生及其关联方 | 奇瑞汽车及其关联方 | 长城汽车及其关联方 | |
| 2021年1-6月 | 2.99 | 0.92 | 0.31 | 4.22 |
| 2020年度 | 2.48 | -2.04 | 1.30 | 1.74 |
| 2019年度 | -3.40 | 8.69 | -- | 5.29 |

扣除大客户增量及减少因素变动后，公司全程物流作业量相对稳定。

②两端作业服务收入、作业台数、作业单价变动的具体原因

报告期内，公司两端作业服务总体变动情况如下：

| 年份 | 收入金额 (万元) | 作业台数 (万台) | 单价 (元/台) | 作业量变 动(万台) | 作业量变 动率 | 单价变 动(元/ 台) | 单价变 动率 |
|---------------|--------------|--------------|-------------|---------------|------------|-------------------|-----------|
| 2021年 1-6月 | 18,863.45 | 312.41 | 60.38 | 84.05 | 36.81% | -14.85 | -19.73% |
| 2020年度 | 39,448.46 | 629.73 | 62.64 | -21.86 | -3.35% | -8.84 | -12.37% |
| 2019年度 | 46,576.51 | 651.59 | 71.48 | 69.68 | 11.98% | -0.69 | -0.96% |
| 2018年度 | 41,997.90 | 581.91 | 72.17 | | | | -- |

两端作业服务根据作业类型的不同，又可细分为物流辅助服务和转驳服务两类。随着铁路运输商品车比重的提升，两端作业需求增加。2018-2019年公司两端作业量及收入整体呈现上升趋势，2020年受疫情影响，部分汽车生产厂商在疫情期停工，当期汽车销量下滑导致两端作业量较2019年下降，同时部分客户单位价格下降共同导致2020年两端作业服务收入下降。2021年1-6月两端作业服务单价较2020年略有下降主要系物流辅助服务单价下降影响。

A、物流辅助服务变动情况分析

| 年份 | 收入金额 (万元) | 作业台 数 (万台) | 单价 (元/台) | 作业量 变动(万 台) | 作业量 变动率 | 单价变 动(元/ 台) | 单价 变动率 |
|---------------|--------------|------------------|-------------|-------------------|------------|-------------------|-----------|
| 2021年 1-6月 | 8,224.99 | 191.00 | 43.06 | 61.68 | 47.70% | -18.46 | -30.01% |
| 2020年度 | 19,305.14 | 381.82 | 50.56 | -0.92 | -0.24% | -7.65 | -13.15% |
| 2019年度 | 22,280.80 | 382.74 | 58.21 | 50.85 | 15.32% | 3.38 | 6.16% |
| 2018年度 | 18,199.00 | 331.89 | 54.83 | | | | -- |

a、物流辅助服务作业单价变动分析

2019年物流辅助服务作业单价较2018年上涨6.16%，主要原因系自2018年来汽车销量持续下滑，经销商库存压力增加，带动运输过程中平均中转仓储时间增加，单位收入相应增加。

2020年物流辅助服务作业单价较2019年下降13.15%，主要原因系2020年中铁特货与两端作业服务商新签合同时下调两端作业单价，使得中铁特货整体单价水平下降所致。中铁特货为发行人物流辅助服务的主要客户，

2018年、2019年、2020年和2021年1-6月发行人来自中铁特货物流辅助作业量分别为284.66万台、336.54万台、326.44万台和162.45万台，占物流辅助服务业务总量比例分别为85.77%、87.93%、85.50%和85.05%。中铁特货合同单价下降带动发行人物流辅助服务整体单价下降。

2021年1-6月，公司物流服务作业单价整体较2020年1-6月下降，主要系受中铁特货采购价格下降及疫情得到控制后交付时间加快临时中转仓储时长缩短导致单价下降。

b、物流辅助服务作业量变动分析

中铁特货为发行人物流辅助服务的主要客户，2018年、2019年、2020年和2021年1-6月，发行人来自中铁特货物流辅助作业量分别为284.66万台、336.54万台、326.44万台和162.45万台，占物流辅助服务业务总量比例分别为85.77%、87.93%、85.50%和85.05%。2020年公司对中铁特货作业量略有下降主要系受疫情影响，随着汽车销量的回暖，2021年1-6月公司物流辅助服务作业量较上年同期增加。

B、转驳服务变动情况分析

| 年份 | 收入金额 (万元) | 作业台数 (万台) | 单价 (元/台) | 作业量 变动 | 作业量 变动率 | 单价 变动 | 单价 变动率 |
|-----------|--------------|--------------|-------------|-----------|------------|----------|-----------|
| 2021年1-6月 | 10,638.46 | 121.41 | 87.63 | 22.37 | 22.58% | -5.49 | -5.90% |
| 2020年度 | 20,143.32 | 247.91 | 81.25 | -20.95 | -7.79% | -9.11 | -10.08% |
| 2019年度 | 24,295.71 | 268.86 | 90.37 | 18.84 | 7.53% | -4.82 | -5.07% |
| 2018年度 | 23,798.91 | 250.02 | 95.19 | | | | -- |

a、转驳服务作业单价变动分析

报告期内，发行人转驳服务业务收入主要来源于中铁特货和其他主机厂客户。报告期内，不同类型客户转驳服务收入与单价变动情况如下：

单位：万元、万台、元/台

| 项目 | 2021年1-6月 | | | 2020年度 | | |
|------------|-----------|-------|--------|----------|--------|--------|
| | 收入金额 | 作业台数 | 单价 | 收入金额 | 作业台数 | 单价 |
| 中铁特货 | 5,121.03 | 97.18 | 52.70 | 9,976.39 | 188.08 | 53.04 |
| 主机厂及其附属物流企 | 4,558.30 | 19.75 | 230.80 | 8,025.06 | 43.97 | 182.52 |

| | | | | | | |
|-----------|------------------|---------------|--------------|------------------|---------------|--------------|
| 业 | | | | | | |
| 其他第三方物流企业 | 959.13 | 4.48 | 213.98 | 2,141.87 | 15.86 | 135.05 |
| 合计 | 10,638.46 | 121.41 | 87.63 | 20,143.32 | 247.91 | 81.25 |

(续上表)

| 项目 | 2019 年度 | | | 2018 年度 | | |
|-------------|------------------|---------------|--------------|------------------|---------------|--------------|
| | 收入金额 | 作业台数 | 单价 | 收入金额 | 作业台数 | 单价 |
| 中铁特货 | 11,385.45 | 191.63 | 59.41 | 14,290.32 | 197.32 | 72.42 |
| 主机厂及其附属物流企业 | 11,557.67 | 63.04 | 183.33 | 8,059.07 | 36.83 | 218.81 |
| 其他第三方物流企业 | 1,352.59 | 14.18 | 95.37 | 1,449.52 | 15.86 | 91.37 |
| 合计 | 24,295.71 | 268.86 | 90.37 | 23,798.91 | 250.02 | 95.19 |

2019 年转驳服务作业单价较之 2018 年下降 5.07%，主要原因系汽车销量下滑导致客户存在降本增效需求，进而导致部分客户压低对外采购单价，导致 2019 年公司转驳服务平均作业单价较 2018 年下降 4.82 元/台。

2020 年转驳服务作业单价较之 2019 年下降 10.08%，主要因系 2020 年中铁特货与两端作业服务商新签合同时下调两端作业单价，使得中铁特货整体单价水平有所下降。

2021 年 1-6 月转驳服务单价整体较 2020 年上升，主要系受油价上涨影响。

b、转驳服务作业量变动分析

中铁特货为发行人转驳服务的主要客户，2018 年、2019 年、2020 年和 2021 年 1-6 月，发行人来自中铁特货转驳服务作业量分别为 197.32 万台、191.63 万台、188.08 万台和 97.18 万台，占转驳服务业务总量比例分别为 78.92%、71.28%、75.86% 和 80.04%，相对稳定。报告期内转驳业务量波动主要是因为主机厂及其附属物流企业转驳业务量变动所致。受运输线路或运输方式调整影响，部分主机厂转驳运量呈现一定幅度波动，但基本稳定。

2020 年 1-6 月汽车销量整体较 2020 年 1-6 月增加 25.68%，汽车销量逐步回暖带动公司转驳服务作业量上升。

(2) 非汽车商品综合物流服务收入变动分析

报告期，公司非汽车商品综合物流服务作业数量及单位收入情况如下：

| 项目 | 2021年1-6月 | | 2020年度 | | 2019年度 | | 2018年度 |
|---------------|-----------|--------|-----------|-------|-----------|--------|-----------|
| | 金额 | 变动率 | 金额 | 变动率 | 金额 | 变动率 | 金额 |
| 服务收入 (万元) | 6,008.00 | 16.00% | 11,543.93 | 4.97% | 10,997.12 | 0.73% | 10,917.32 |
| 作业数量 (万吨) | 22.29 | 15.48% | 41.61 | 2.77% | 40.49 | 2.02% | 39.69 |
| 作业单价 (元/吨) | 269.48 | 0.43% | 277.43 | 2.15% | 271.60 | -1.26% | 275.06 |

报告期内，公司非汽车商品业务收入及作业单价保持相对稳定。

(3) 仓储服务收入变动分析

| 年份 | 收入金额 (万元) | 作业数量 (万m ²) | 单价 (元/m ²) | 作业量变 动(万m ²) | 作业量变 动率 (元/m ²) | 单价变动 | 单价变 动率 |
|-----------|--------------|----------------------------|---------------------------|-----------------------------|-----------------------------------|-------|-----------|
| 2021年1-6月 | 620.90 | 5.66 | 219.40 | -- | -- | 24.24 | 12.42% |
| 2020年度 | 1,147.78 | 5.66 | 202.72 | -- | -- | 19.30 | 10.52% |
| 2019年度 | 1,038.52 | 5.66 | 183.42 | -- | -- | 19.64 | 11.99% |
| 2018年度 | 927.31 | 5.66 | 163.78 | | | | -- |

注：2021年2月，公司B6-B10仓库取得竣工验收备案登记证，但截至2021年6月末，B6-B10仓库尚未产生收入，上表中仓储面积仍按原面积计算。

仓储服务收入的变动主要来源于公司团结村自有仓库产生的仓储管理收入的变动。报告期内，公司仓储业务收入随仓储单价上涨而增加。

经查询58同城、安居客等公开信息，发行人仓储服务价格与同区域的仓储、租赁市场价格基本一致。

| 序号 | 单价 (元/天/m ²) | 天数 | 价格 (元/月/m ²) | 地址 | 来源 | 备注 |
|----|-----------------------------|----|-----------------------------|----------------|-------|---|
| 1 | 0.67 | 30 | 20.10 | 沙坪坝区-井口 工业园 | 58 同城 | <p>4.02 万/月 0.67元/m²/天 (价格可面议)</p> <p>2000m² 标准厂房 2000m² <small>建筑面积 厂房类型 起租面积</small></p> <p>区域: 沙坪坝区-井口 地址: 井口工业园-重庆市沙坪坝区 </p> |
| 2 | 0.67 | 30 | 20.10 | 沙坪坝区-井口 | 58 同城 | <p>3.6 万/月 0.67元/m²/天 (价格可面议)</p> <p>1800m² 轻钢厂房 1800m² <small>建筑面积 厂房类型 起租面积</small></p> <p>区域: 沙坪坝区-井口 地址: 重庆市沙坪坝区 </p> |
| 3 | 0.63 | 30 | 18.90 | 沙坪坝区-曾家 | 58 同城 | <p>40.88 万/月 0.63元/m²/天</p> <p>21500m² 暂无数据 暂无数据 <small>建筑面积 厂房类型 起租面积</small></p> <p>区域: 沙坪坝区-曾家 地址: 重庆福同印务包装有限公司 </p> |

| 序号 | 单价 (元/天/m ²) | 天数 | 价格 (元/月/m ²) | 地址 | 来源 | 备注 |
|----|-----------------------------|----|-----------------------------|------------------------|-------|---|
| 4 | 0.67 | 30 | 20.10 | 沙坪坝区-曾家 | 58 同城 | <p>180万/月 押1付3</p> <p>出租 曾家物流园90000平仓库出租</p> <p>价格可面议 随时入驻</p> <p>0.67元/m²/天 90000m² 单层 日租金 面积 楼层</p> |
| 5 | 0.67 | 30 | 20.10 | 沙坪坝区-土主 重庆西部物流 园 | 58 同城 | <p>400万/月 押1付3</p> <p>出租 西部物流200000平仓库出租</p> <p>价格可面议 随时入驻</p> <p>0.67元/m²/天 200000m² 单层 日租金 面积 楼层</p> |
| 6 | 0.67 | 30 | 20.10 | 沙坪坝区-井口 工业园 | 安居客 | <p>4.02万/月 0.67元/m²/天</p> <p>2000m² 标准厂房 2000m² 建筑面积 厂房类型 总建筑面积</p> <p>区域: 沙坪坝井口 地址: 井口工业园重庆市沙坪坝区 </p> |
| 7 | 0.64 | 30 | 19.20 | 沙坪坝区-井口 工业园 | 安居客 | <p>3.84万/月 0.64元/m²/天</p> <p>2000m² 暂无数据 暂无数据 建筑面积 厂房类型 总建筑面积</p> <p>区域: 沙坪坝井口 地址: 井口工业园 </p> |
| 8 | 0.60 | 30 | 18.00 | 沙坪坝区-关井 沟 | 安居客 | <p>9090元/月 0.6元/m²/天</p> <p>505m² 暂无数据 暂无数据 建筑面积 厂房类型 总建筑面积</p> <p>区域: 沙坪坝 地址: 关井沟 </p> |

3、其他业务收入分析

其他业务收入主要系自有房产对外出租作为投资性房地产核算产生的租金收入及东瑾分公司餐饮及物业管理收入。2018年、2019年、2020年和2021年1-6月，公司其他业务收入分别为1,419.06万元、1,579.08万元、1,461.64万元和869.23万元，占营业收入的比重分别为1.71%、1.72%、1.69%和1.84%，占比较小。

(二) 营业成本分析

报告期内，公司营业成本构成如下：

单位:万元

| 项目 | 2021年1-6月 | | 2020年度 | | 2019年度 | | 2018年度 | |
|----|-----------|----|--------|----|--------|----|--------|----|
| | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 |
| | | | | | | | | |

| | | | | | | | | |
|---------------|------------------|----------------|------------------|----------------|------------------|----------------|------------------|----------------|
| 主营业务成本 | 40,732.91 | 98.36% | 73,893.73 | 98.64% | 77,483.19 | 98.65% | 66,931.99 | 98.51% |
| 其他业务成本 | 679.12 | 1.64% | 1,019.06 | 1.36% | 1,058.28 | 1.35% | 1,015.76 | 1.49% |
| 营业成本合计 | 41,412.03 | 100.00% | 74,912.79 | 100.00% | 78,541.46 | 100.00% | 67,947.75 | 100.00% |

报告期内，公司主营业务成本占营业成本比重约为98%，与主营业务收入结构相符。

1、分业务主营业务成本构成分析

报告期内，公司主营业务成本按服务类别划分如下表：

单位：万元

| 项目 | 2021年1-6月 | | 2020年度 | | 2019年度 | | 2018年度 | |
|-----------------|------------------|----------------|------------------|----------------|------------------|----------------|------------------|----------------|
| | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 |
| 1、汽车整车综合物流服务 | 34,857.38 | 85.58% | 62,549.13 | 84.65% | 66,810.31 | 86.23% | 56,120.59 | 83.85% |
| （1）全程物流服务 | 18,226.40 | 44.75% | 28,636.95 | 38.75% | 27,951.36 | 36.07% | 23,779.50 | 35.53% |
| ①全程公铁联运 | 14,223.87 | 34.92% | 21,302.89 | 28.83% | 19,577.72 | 25.27% | 22,687.33 | 33.90% |
| ②全程公路运输 | 4,002.53 | 9.83% | 7,334.07 | 9.93% | 8,373.64 | 10.81% | 1,092.18 | 1.63% |
| （2）两端作业服务 | 16,630.98 | 40.83% | 33,912.17 | 45.89% | 38,858.95 | 50.15% | 32,341.08 | 48.32% |
| ①转驳服务 | 9,988.50 | 24.52% | 18,903.34 | 25.58% | 23,184.43 | 29.92% | 20,032.55 | 29.93% |
| ②物流辅助服务 | 6,642.48 | 16.31% | 15,008.83 | 20.31% | 15,674.52 | 20.23% | 12,308.54 | 18.39% |
| 非汽车商品综合物流服务 | 5,671.31 | 13.92% | 11,057.81 | 14.96% | 10,364.79 | 13.38% | 10,527.19 | 15.73% |
| 仓储服务 | 204.21 | 0.50% | 286.80 | 0.39% | 308.09 | 0.40% | 284.22 | 0.42% |
| 主营业务成本合计 | 40,732.91 | 100.00% | 73,893.73 | 100.00% | 77,483.19 | 100.00% | 66,931.99 | 100.00% |

报告期内，公司主营业务成本主要是汽车整车综合物流成本和非汽车商品综合物流成本，相关成本的变化趋势与报告期内相关服务的主营业务收入的变化趋势一致。

2、分要素主营业务成本构成分析

公司物流业务运营过程中，成本按要素可以分成铁路成本、公路成本、物流辅助成本等直接成本及需要分摊的间接成本。报告期内，发行人主营业务成本按要素分类构成如下表所示：

单位：万元

| 项目 | 2021年1-6月 | | 2020年度 | | 2019年度 | | 2018年度 | |
|----|-----------|----|--------|----|--------|----|--------|----|
| | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 |

| | | | | | | | | |
|-----------------|------------------|----------------|------------------|----------------|------------------|----------------|------------------|----------------|
| 铁路成本 | 15,061.54 | 36.98% | 21,997.06 | 29.77% | 18,227.34 | 23.52% | 20,420.56 | 30.51% |
| 公路成本 | 14,984.55 | 36.79% | 28,981.53 | 39.22% | 35,706.34 | 46.08% | 25,779.97 | 38.52% |
| 物流辅助成本 | 5,527.51 | 13.57% | 12,663.87 | 17.14% | 12,905.55 | 16.66% | 11,563.75 | 17.28% |
| 间接成本 | 5,159.32 | 12.67% | 10,251.27 | 13.87% | 10,643.96 | 13.74% | 9,167.71 | 13.70% |
| 主营业务成本合计 | 40,732.91 | 100.00% | 73,893.73 | 100.00% | 77,483.19 | 100.00% | 66,931.99 | 100.00% |

铁路成本与公路成本为公司主要成本构成，报告期内各期，公司铁路成本与公路成本合计占主营业务成本的比例分别为 69.03%、69.61%、68.99% 和 73.76%。

公司为开展不同业务所需发生的成本对应关系如下：

| 项目 | | 铁路成本 | 公路成本 | 物流辅助成本 | 间接成本 |
|-------------|--------|------|------|--------|------|
| 全程物流服务 | 全程公铁联运 | √ | √ | √ | √ |
| | 全程公路运输 | × | √ | √ | √ |
| 两端作业服务 | 转驳服务 | √ | √ | × | √ |
| | 物流辅助服务 | × | × | √ | √ |
| 非汽车商品综合物流服务 | | √ | √ | √ | √ |
| 仓储服务 | | × | × | √ | √ |

3、不同业务外购成本和自有成本构成分析

公司不同业务要素成本根据是否对外采购，可具体分为自有成本和外购成本，对应关系如下：

| 项目 | 外购成本 | 自有成本 | 备注 |
|--------|------|------|---|
| 铁路成本 | √ | × | 铁路成本均为对外采购 |
| 公路成本 | √ | √ | 发行人自购了部分运输车辆，用于全程公铁联运和转驳服务中的短途运输。全程公路运输和非汽车商品综合物流服务中心公路成本均为外购 |
| 物流辅助成本 | √ | √ | 发行人汽车整车和非汽车商品综合物流对应的物流辅助成本均为外购。仓储服务对应的物流辅助成本为自有仓库的折旧，均为自有成本 |
| 间接成本 | × | √ | 自有人员工资、办事处房租等 |

报告期内，发行人主营业务成本中自有成本和外购成本构成情况如下：

单位：万元

| 项目 | 成本要素 | 2021年1-6月 | | 2020年度 | | 2019年度 | | 2018年度 | |
|------|------|-----------|--------|-----------|--------|-----------|--------|-----------|--------|
| | | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 |
| 外购成本 | | 34,075.70 | 83.66% | 60,667.08 | 82.10% | 63,403.12 | 81.83% | 55,094.72 | 82.31% |

| | | | | | | | | | |
|-----------------|------|------------------|----------------|------------------|----------------|------------------|----------------|------------------|----------------|
| 其中：铁路成本 | 直接成本 | 15,061.54 | 36.98% | 21,997.06 | 29.77% | 18,227.34 | 23.52% | 20,420.56 | 30.51% |
| 公路成本 | 直接成本 | 13,690.87 | 33.61% | 26,292.94 | 35.58% | 32,546.61 | 42.00% | 23,394.63 | 34.95% |
| 物流辅助成本 | 直接成本 | 5,323.29 | 13.07% | 12,377.08 | 16.75% | 12,629.17 | 16.30% | 11,279.53 | 16.85% |
| 自有成本 | | 6,657.21 | 16.34% | 13,226.65 | 17.90% | 14,080.06 | 18.17% | 11,837.27 | 17.69% |
| 其中：自有车公路运输成本 | 直接成本 | 1,293.68 | 3.18% | 2,688.59 | 3.64% | 3,159.73 | 4.08% | 2,385.34 | 3.56% |
| 人工成本 | 间接成本 | 3,454.86 | 8.48% | 6,370.25 | 8.62% | 7,291.98 | 9.41% | 6,175.06 | 9.23% |
| 自有仓库折旧成本 | 直接成本 | 204.21 | 0.50% | 286.80 | 0.39% | 276.38 | 0.36% | 284.22 | 0.42% |
| 其他成本 | 间接成本 | 1,704.46 | 4.18% | 3,881.02 | 5.25% | 3,351.97 | 4.29% | 2,992.65 | 4.47% |
| 主营业务成本合计 | | 40,732.91 | 100.00% | 73,893.73 | 100.00% | 77,483.18 | 100.00% | 66,931.99 | 100.00% |

注：自有车公路运输成本主要核算自有车辆在运输过程中发生的过路费、油费等成本；自有仓库折旧成本主要核算公司团结村自有仓库产生的折旧成本；其他成本包括自有运输车辆的保险费、折旧、维修费用、承运货物保险费、办事处房租及水电费等。

报告期内，公司主营业务成本以外购成本为主，报告期各期占比分别为82.31%、81.83%、82.10%和83.66%，基本稳定。

发行人各类成本的核算流程及在不同业务之间的归集和分配方式如下：

| 成本类型 | 具体内容 | 核算流程 | 不同业务间归集和分配方法 |
|---------------|----------------------------|--|--|
| 1、外购成本 | | | |
| (1) 铁路成本 | 向中铁特货及各地铁路局支付的铁路运力成本 | 发行人向各地路局和中铁特货采购运力时，根据路局和中铁特货付费定价标准计算金额，并分别向各地路局和中铁特货支付 | 汽车整车综合物流服务和非汽车商品综合物流服务分别向中铁特货和各地路局采购，分别计入对应业务板块成本，两者不存在交叉 |
| (2) 公路成本 | 向外协公路供应商采购的公路成本 | 运输至目的地交由指定人员签收后，根据作业数量与外协公路供应商按约定的价格核算 | 按照各业务板块对应发生的公路成本进行分别归集 |
| (3) 物流辅助成本 | 向外协供应商采购的装卸、加（解）固、中转仓储作业 | 作业完成后，根据作业数量与外协供应商按约定的价格核算 | 按照各业务板块分别对外采购的物流辅助成本进行分别归集 |
| 2、自有成本 | | | |
| (1) 自有车公路运输成本 | 自有运输车辆运输过程发生的油费和过路费 | 公司按照作业量以及历史成本进行滚动预算暂估，期末根据运输过程中实际发生金额，据实调整后入账 | 根据作业记录分别计入全程公铁联运成本和转驳服务成本 |
| (2) 人工成本 | 各业务板块涉及的人工工资、五险一金、劳务费等 | 按相关薪酬政策计提相关人员薪酬 | 不同业务板块人员薪酬分别归集，汽车整车综合物流服务板块根据作业量在不同细分业务中分摊 |
| (3) 自有仓库折旧成本 | 团结村自有仓库折旧 | 根据固定资产折旧政策计提 | 归集至仓储服务板块 |
| (4) 其他成本 | 包括自有车辆折旧、保险、维修费，办事处房租、水电费等 | 车辆折旧根据固定资产折旧政策计提，其他成本按照业务开展过程中实际发生金额核算 | 各业务板块分别归集对应的其他成本 整车综合运输板块其他成本按照全程物流服务和两端物流服务除铁路成本外的直接成本占比进行分配 |

报告期内，公司各项业务中自有成本和外购成本具体构成如下：

(1) 全程公铁联运业务

单位：万元

| 项目 | 成本要素 | 2021年1-6月 | | 2020年度 | | 2019年度 | | 2018年度 | |
|------------|------|------------------|----------------|------------------|----------------|------------------|----------------|------------------|----------------|
| | | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 |
| 外购成本 | | 12,813.82 | 90.09% | 18,427.10 | 86.50% | 17,817.71 | 91.01% | 20,227.71 | 89.16% |
| 其中：铁路成本 | 直接成本 | 10,593.98 | 74.48% | 14,491.59 | 68.03% | 11,578.19 | 59.14% | 14,985.77 | 66.05% |
| 公路成本 | 直接成本 | 1,704.33 | 11.98% | 3,249.90 | 15.26% | 5,377.27 | 27.47% | 3,924.36 | 17.30% |
| 物流辅助成本 | 直接成本 | 515.51 | 3.62% | 685.60 | 3.22% | 862.25 | 4.40% | 1,317.58 | 5.81% |
| 自有成本 | | 1,410.05 | 9.91% | 2,875.78 | 13.50% | 1,760.02 | 8.99% | 2,459.62 | 10.84% |
| 其中：自有车公路成本 | 直接成本 | 530.90 | 3.73% | 1,323.80 | 6.21% | 631.15 | 3.22% | 385.64 | 1.70% |
| 人工成本 | 间接成本 | 285.83 | 2.01% | 377.29 | 1.77% | 368.02 | 1.88% | 962.35 | 4.24% |
| 其他成本 | 间接成本 | 593.32 | 4.17% | 1,174.69 | 5.51% | 760.85 | 3.89% | 1,111.63 | 4.90% |
| 合计 | | 14,223.87 | 100.00% | 21,302.89 | 100.00% | 19,577.72 | 100.00% | 22,687.33 | 100.00% |

全程公铁联运业务中，外购成本占主导，2018年、2019年、2020年和2021年1-6月，外购成本占比分别为89.16%、91.01%、86.50%和90.09%。报告期内，公司根据生产安排灵活调度外协供应商和自有运力，外购成本占比略有波动。

(2) 全程公路运输业务

单位：万元

| 项目 | 成本要素 | 2021年1-6月 | | 2020年度 | | 2019年度 | | 2018年度 | |
|-----------|------|-----------------|----------------|-----------------|----------------|-----------------|----------------|-----------------|----------------|
| | | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 |
| 外购成本 | | 3,764.91 | 94.06% | 6,723.74 | 91.68% | 7,781.04 | 92.92% | 983.92 | 90.09% |
| 其中：公路成本 | 直接成本 | 3,750.54 | 93.70% | 6,692.81 | 91.26% | 7,678.88 | 91.70% | 965.83 | 88.43% |
| 物流辅助成本 | 直接成本 | 14.37 | 0.36% | 30.94 | 0.42% | 102.16 | 1.22% | 18.09 | 1.66% |
| 自有成本 | | 237.62 | 5.94% | 610.32 | 8.32% | 592.60 | 7.08% | 108.26 | 9.91% |
| 其中：人工成本 | 间接成本 | 37.06 | 0.93% | 94.95 | 1.29% | 81.79 | 0.98% | 11.76 | 1.08% |
| 其他成本 | 间接成本 | 200.56 | 5.01% | 515.37 | 7.03% | 510.81 | 6.10% | 96.50 | 8.84% |
| 合计 | | 4,002.53 | 100.00% | 7,334.07 | 100.00% | 8,373.64 | 100.00% | 1,092.18 | 100.00% |

全程公路运输业务中，公路成本均为外购。发行人自有运输车辆未参与全程公路运输业务运营，主要是因为自有运输车辆主要考虑公司商品车公铁联运模式

下以短途的中、近程公路配送为主要汽车运输生产方式，并结合运输半径、运输频率以及城市周边交通设施的适用性等特点配置，不适合运用于长距离全程运输。

报告期内，发行人全程公路运输数量分别为 0.60 万台、8.37 万台、7.91 万台和 3.98 万台，全程公路运输成本随作业量的变动而相应变动。

（3）物流辅助服务

单位：万元

| 项目 | 成本要素 | 2021年1-6月 | | 2020年度 | | 2019年度 | | 2018年度 | |
|-----------|------|-----------------|----------------|------------------|----------------|------------------|----------------|------------------|----------------|
| | | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 |
| 外购成本 | | 4,403.73 | 66.30% | 10,631.27 | 70.83% | 11,082.50 | 70.70% | 9,181.59 | 74.60% |
| 其中：前端装车成本 | 直接成本 | 2,051.64 | 30.89% | 5,173.61 | 34.47% | 5,508.91 | 35.15% | 4,448.84 | 36.14% |
| 后端卸车成本 | 直接成本 | 2,352.09 | 35.41% | 5,457.66 | 36.36% | 5,573.59 | 35.56% | 4,732.76 | 38.45% |
| 自有成本 | | 2,238.76 | 33.70% | 4,377.57 | 29.17% | 4,592.02 | 29.30% | 3,126.94 | 25.40% |
| 其中：人工成本 | 间接成本 | 1,918.51 | 28.88% | 3,637.19 | 24.23% | 3,736.61 | 23.84% | 2,271.23 | 18.45% |
| 其他成本 | 间接成本 | 320.25 | 4.82% | 740.38 | 4.93% | 855.40 | 5.46% | 855.71 | 6.95% |
| 合计 | | 6,642.48 | 100.00% | 15,008.83 | 100.00% | 15,674.52 | 100.00% | 12,308.54 | 100.00% |

物流辅助业务中，外购成本占主导，报告期内各期，外购成本占比分别为 74.60%、70.70%、70.83%和 66.30%。报告期内，发行人不断加大在关键岗位、核心站点的人员投入，使公司自有成本占比增加，外协成本占比下降。

（4）转驳服务

单位：万元

| 项目 | 成本要素 | 2021年1-6月 | | 2020年度 | | 2019年度 | | 2018年度 | |
|------------|------|-----------|--------|-----------|--------|-----------|--------|-----------|--------|
| | | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 |
| 外购成本 | | 7,641.38 | 76.50% | 14,127.13 | 74.73% | 16,614.95 | 71.66% | 14,389.32 | 71.83% |
| 其中：铁路成本 | 直接成本 | 966.56 | 9.68% | 1,240.76 | 6.56% | 1,078.62 | 4.65% | 273.73 | 1.37% |
| 公路成本 | 直接成本 | 6,674.82 | 66.83% | 12,886.37 | 68.17% | 15,536.33 | 67.01% | 14,115.59 | 70.46% |
| 自有成本 | | 2,347.12 | 23.50% | 4,776.21 | 25.27% | 6,569.48 | 28.34% | 5,643.22 | 28.17% |
| 其中：自有车公路成本 | 直接成本 | 762.78 | 7.64% | 1,364.79 | 7.22% | 2,528.58 | 10.91% | 1,999.70 | 9.98% |
| 人工 | 间接成本 | 1,129.55 | 11.31% | 2,130.02 | 11.27% | 2,953.64 | 12.74% | 2,789.25 | 13.92% |

| | | | | | | | | | |
|------|------|-----------------|----------------|------------------|----------------|------------------|----------------|------------------|----------------|
| 成本 | | | | | | | | | |
| 其他成本 | 间接成本 | 454.79 | 4.55% | 1,281.41 | 6.78% | 1,087.26 | 4.69% | 854.27 | 4.26% |
| | 合计 | 9,988.50 | 100.00% | 18,903.34 | 100.00% | 23,184.43 | 100.00% | 20,032.55 | 100.00% |

转驳服务成本中以外购成本为主导。为应对 GB1589-2016 等公路治超政策影响，发行人陆续购置了部分运输车辆，2018 年至 2019 年，随着公司自有车辆参与运营比重增加，相应的自有车公路成本占比和金额均增加。2020 年 2 月至 5 月，为减少疫情对企业生产经营的影响，全国高速公路过路费减免，自有车单车运输成本下降，导致自有车公路成本下降。

转驳服务中亦有少量铁路成本产生，系长距离转驳或配送中产生的铁路运费。目前我国汽车产业尚未在西北、新疆等区域大规模布局，通过公路运输方式难以实现网络循环、资源对流，公路运输不具优势。基于公司整车多式联运的优势，可以将商品车通过铁路方式大批量运至兰州、新疆等区域，再通过末端分拨的方式进行运输。由于西北区域各城市之间距离较远，在进行末端分拨时发行人逐步开始尝试铁路发运方式，先通过铁路方式将货物运输至目的地附近的铁路装卸作业站点，再以公路方式进行最终配送可有效降低公司运输成本，并减少当地恶劣天气的影响，提升运输效率。

报告期内，公司两端业务涉及的铁路运力采购主要向中铁特货乌鲁木齐分公司和中铁特货兰州分公司等采购，主要线路如下：

| 供应商名称 | 发站 | 到站 |
|-------------|-------------|------------------|
| 中铁特货乌鲁木齐分公司 | 乌西、乌北、三坪 | 库尔勒、喀什、阿克苏、伊宁、北屯 |
| 中铁特货兰州分公司 | 兰州东川、西宁、银川南 | 拉萨西、日喀则、张掖、武威、天水 |

（5）非汽车商品综合物流业务

单位：万元

| 项目 | 成本要素 | 2021 年 1-6 月 | | 2020 年度 | | 2019 年度 | | 2018 年度 | |
|---------|------|--------------|--------|-----------|--------|-----------|--------|-----------|--------|
| | | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 |
| 外购成本 | | 5,451.86 | 96.13% | 10,757.83 | 97.29% | 10,106.92 | 97.51% | 10,312.18 | 97.96% |
| 其中：铁路成本 | 直接成本 | 3,500.99 | 61.73% | 6,264.70 | 56.65% | 5,570.53 | 53.74% | 5,161.06 | 49.03% |
| 公路成本 | 直接成本 | 1,561.18 | 27.53% | 3,463.86 | 31.33% | 3,954.13 | 38.15% | 4,388.85 | 41.69% |

| | | | | | | | | | |
|---------|------|-----------------|----------------|------------------|----------------|------------------|----------------|------------------|----------------|
| 物流辅助成本 | 直接成本 | 389.69 | 6.87% | 1,029.27 | 9.31% | 582.26 | 5.62% | 762.27 | 7.24% |
| 自有成本 | | 219.45 | 3.87% | 299.97 | 2.71% | 257.86 | 2.49% | 215.01 | 2.04% |
| 其中：人工成本 | 间接成本 | 83.92 | 1.48% | 130.80 | 1.18% | 151.92 | 1.47% | 140.47 | 1.33% |
| 其他成本 | 间接成本 | 135.54 | 2.39% | 169.17 | 1.53% | 105.94 | 0.49% | 74.54 | 0.34% |
| 合计 | | 5,671.31 | 100.00% | 11,057.81 | 100.00% | 10,364.78 | 100.00% | 10,527.19 | 100.00% |

非汽车商品综合物流服务中，外购成本占主导，报告期内，外购成本占比分别为 97.96%、97.51%、97.29%和 96.13%，基本稳定。

（6）仓储服务

公司仓储服务系利用团结村自有仓库为客户提供的货物保管储存服务，其成本主要为对应房屋折旧成本及维修费，仓储服务各期成本分别为 284.22 万元、308.09 万元、286.80 万元和 204.21 万元，均为自有成本。

4、其他业务成本

其他业务成本主要系对外出租的自有房产对应的折旧及修缮费用、员工食堂餐饮成本及人员工资等。报告期内各期，公司其他业务成本分别为 1,015.76 万元、1,058.28 万元、1,019.06 万元和 679.12 万元，占营业成本的比重分别为 1.49%、1.35%、1.36%和 1.64%，占比较小。

（三）利润的主要来源及可能影响发行人盈利能力连续性和稳定性的因素

1、公司利润的主要来源

报告期内，公司营业收入、营业利润、利润总额和净利润情况如下表所示：

单位：万元

| 项目 | 2021 年 1-6 月 | | 2020 年度 | | 2019 年度 | | 2018 年度 |
|-----------|--------------|--------|-----------|--------|-----------|--------|-----------|
| | 金额 | 增幅 | 金额 | 增幅 | 金额 | 增幅 | 金额 |
| 营业收入 | 47,126.22 | 28.67% | 86,740.26 | -5.70% | 91,986.47 | 10.94% | 82,916.32 |
| 营业利润 | 3,841.85 | 52.64% | 7,526.88 | -6.58% | 8,057.07 | 49.97% | 5,372.62 |
| 利润总额 | 3,828.85 | 51.27% | 7,538.52 | -6.14% | 8,031.31 | 49.17% | 5,384.08 |
| 净利润 | 3,217.74 | 49.61% | 6,362.57 | -5.62% | 6,741.20 | 49.05% | 4,522.92 |
| 营业利润/利润总额 | 100.34% | | 99.85% | | 100.32% | | 99.79% |

报告期内公司利润主要来源是营业利润，2018 年、2019 年、2020 年和 2021

年 1-6 月，公司营业利润占利润总额的比例分别为 99.79%、100.32%、99.85% 和 100.34%，营业外收入和营业外支出对公司利润影响较小。

2019 年，公司营业收入较 2018 年增加 10.94%，而营业利润和利润总额分别较 2018 年增加 49.97% 和 49.17%，营业利润和利润总额的增幅超过营业收入增长，主要系 2018 年对重庆幻速物流计提应收账款坏账 4,394.14 万元。对重庆幻速单项计提坏账导致 2019 年公司净利润增速与营业收入增速不同步。

2020 年，公司营业利润、利润总额、净利润和营业收入的变动幅度基本一致，2020 年公司收入较 2019 年略有下滑，系受新冠疫情影响。

2021 年 1-6 月，随着汽车产销量的回暖，发行人整体营业收入和营业利润均上年同期增加。

报告期内，公司财务状况和经营能力良好；公司的经营模式、产品或服务的结构未发生重大变化；公司的行业地位及公司所处行业的经营环境未发生重大变化；公司在用的商标、运输车辆等重要资产或者技术的取得及使用未发生重大不利变化；公司最近一年的营业收入或净利润对关联方或者有重大不确定性的客户不存在重大依赖；公司最近一年的净利润不存在主要来自合并财务报表范围以外投资收益的情形。

2、可能影响发行人盈利能力连续性和稳定性的主要因素

公司下游客户主要为整车制造企业、日用快消品生产企业及其他从事运输业务的公司，主要客户盈利能力较强，公司具备较强的抗风险能力。公司未来盈利能力能否持续和稳定主要受以下因素影响：

（1）下游行业景气度的影响

商品车发运量与汽车的产销量密切相关，因此汽车行业的景气程度直接影响汽车物流公司收入及利润。2018 年，我国汽车累计产销 2,780.92 万辆和 2,808.06 万辆，同比下降 4.16% 和 2.76%。其中乘用车产销 2,352.94 万辆和 2,370.98 万辆，同比下降 5.15% 和 4.08%。2018 年汽车行业出现首次下滑，从长期来看，商品车销售放缓是必然趋势。汽车产销规模的变化将必然影响汽车物流市场的变化。面对汽车格局的变化，如果公司不能顺应市场需求，及时调整策略，开拓新的业务领域，可能面临收入、利润增长趋缓的风险。

（2）行业政策对公司利润的影响

公司主要从事商品车运输和普货运输，根据国办发〔2014〕55号、交公路发〔2016〕124号、交办运〔2016〕107号、交办公路〔2016〕109号、交办运函〔2016〕1034号等政策性文件，从2016年9月21日起开展全国范围内整治公路货车违法超限超载行为专项行动，从2018年7月1日起全面禁止不合规车辆运输车通行。相关治超政策的执行带动商品汽车整车公路运输费用大幅波动和铁路运输量的持续增长，给公司利润和成本将造成一定影响。

除上述不利影响因素外，其他可能对公司持续盈利能力产生重大不利影响的因素详见本招股说明书“第四节 风险因素”。

经核查，保荐机构认为：发行人的经营模式、产品或服务的品种结构未发生重大变化；发行人的行业地位或发行人所处行业的经营环境未发生重大变化；发行人在用的商标、运输车辆等重要资产或者技术的取得或者使用不存在重大不利变化的风险；发行人最近一年的营业收入或净利润对关联方或者有重大不确定性的客户不存在重大依赖；发行人最近一年的净利润未来自合并财务报表范围以外的投资收益。报告期内发行人经营状况及财务状况良好，根据发行人所处行业未来发展趋势判断以及发行人实际经营状况，发行人具有良好的发展前景及持续盈利能力。

（四）毛利及毛利率分析

报告期内，公司毛利和毛利率总体情况如下：

单位：万元

| 产品类别 | 2021年1-6月 | 2020年度 | 2019年度 | 2018年度 |
|--------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 营业收入 | 47,126.22 | 86,740.26 | 91,986.47 | 82,916.32 |
| 主营业务收入 | 46,256.99 | 85,278.62 | 90,407.39 | 81,497.26 |
| 其他业务收入 | 869.23 | 1,461.64 | 1,579.08 | 1,419.06 |
| 营业成本 | 41,412.03 | 74,912.79 | 78,541.46 | 67,947.75 |
| 主营业务成本 | 40,732.91 | 73,893.73 | 77,483.19 | 66,931.99 |
| 其他业务成本 | 679.12 | 1,019.06 | 1,058.28 | 1,015.76 |
| 毛利 | 5,714.18 | 11,827.47 | 13,445.00 | 14,968.57 |
| 主营业务毛利 | 5,524.08 | 11,384.89 | 12,924.20 | 14,565.27 |
| 其他业务毛利 | 190.11 | 442.58 | 520.80 | 403.30 |

| 产品类别 | 2021年1-6月 | 2020年度 | 2019年度 | 2018年度 |
|---------|-----------|--------|--------|--------|
| 综合毛利率 | 12.13% | 13.64% | 14.62% | 18.05% |
| 主营业务毛利率 | 11.94% | 13.35% | 14.30% | 17.87% |
| 其他业务毛利率 | 21.87% | 30.28% | 32.98% | 28.42% |

报告期内，公司主营业务毛利分别为 14,565.27 万元、12,924.20 万元、11,384.89 万元和 5,524.08 万元，主营业务毛利率分别为 17.87%、14.30% 和 13.35% 和 11.94%，综合毛利率分别为 18.05%、14.62%、13.64% 和 12.13%。

1、主营业务毛利及毛利率分析

报告期内，公司主营业务毛利主要来源为汽车整车综合物流服务、非汽车商品综合物流服务和仓储服务。

单位：万元

| 项目 | 2021年1-6月 | | 2020年度 | | 2019年度 | | 2018年度 | |
|-----------------|-----------------|---------------|------------------|---------------|------------------|---------------|------------------|---------------|
| | 毛利 | 毛利率 | 毛利 | 毛利率 | 毛利 | 毛利率 | 毛利 | 毛利率 |
| 汽车整车综合物流服务 | 4,770.71 | 12.04% | 10,037.78 | 13.83% | 11,561.44 | 14.75% | 13,532.04 | 19.43% |
| 其中：全程物流服务 | 2,538.24 | 12.22% | 4,501.49 | 13.58% | 3,843.88 | 12.09% | 3,875.22 | 14.01% |
| 两端作业服务 | 2,232.47 | 11.83% | 5,536.29 | 14.03% | 7,717.56 | 16.57% | 9,656.82 | 22.99% |
| 非汽车商品综合物流服务 | 336.68 | 5.60% | 486.12 | 4.21% | 632.34 | 5.75% | 390.13 | 3.57% |
| 仓储服务 | 416.68 | 67.11% | 860.99 | 75.01% | 730.43 | 70.33% | 643.10 | 69.35% |
| 主营业务毛利合计 | 5,524.08 | 11.94% | 11,384.89 | 13.35% | 12,924.20 | 14.30% | 14,565.27 | 17.87% |

(1) 汽车整车综合物流服务毛利变动分析

| 项目 | 2021年1-6月 | | 2020年度 | | 2019年度 | | 2018年度 |
|-------------|-----------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | 毛利率 | 变动 | 毛利率 | 变动 | 毛利率 | 变动 | 毛利率 |
| 全程物流服务 | 12.22% | 1.51% | 13.58% | 1.49% | 12.09% | -1.92% | 14.01% |
| 两端作业服务 | 11.83% | -3.80% | 14.03% | -2.54% | 16.57% | -6.42% | 22.99% |
| 汽车整车综合物流毛利率 | 12.04% | -1.48% | 13.83% | -0.92% | 14.75% | -4.68% | 19.43% |

报告期内，公司整车业务毛利率略有波动，主要原因如下：

921 新政和 GB1589 实施的影响

新版 GB1589 规定，2016 年 9 月 21 日起所有双排车辆运输车禁止上路，而

单排运输车也需要在过渡期内（2016年9月21日至2018年6月30日）完成自身整改，逐渐走向标准化运输。2018年7月1日起，将全面禁止不合规运输车辆上高速公路运行。

公司是行业内较早通过公铁联运方式从事整车物流运输的企业。受车辆运输治超的影响，两端公路分拨成本有所上升，从而导致报告期内毛利率有所下降，特别是两端作业毛利率，未来随着公路治超的完成，公路运输价格将逐步趋于合理，毛利率亦将保持在相对稳定区间。

扩大物流网络布局影响

公司已在全国设立多个商品车发运基地，但受限于行业起步较晚、基础设施的不完善，一定程度上限制了公司开展全国性的多式联运物流业务。随着近年来各项政策、规划的不断出台和实施，铁路市场化改革的不断深入、大交通管理体制的改革，制约多式联运快速发展的各项瓶颈因素在不断解决。公司紧跟改革的步伐，抓住机遇积极布局。报告期内，为进一步提高公司在多式联运领域的竞争力及向汽车物流其他领域开拓奠定坚实的网络基础，公司集中现有资源，加强物流基地建设，购买运输设备，从而导致报告期内人工、设备折旧等有所增加，毛利率下降。

汽车行业整体增速放缓

根据中国汽车工业协会统计，2018年度，汽车产销分别完成2,780.92万辆和2,808.06万辆，同比分别下降4.16%和2.76%，自1990年以来首次出现下滑。汽车行业整体发展放缓，各主机厂商面临降低成本的压力，一般提供给物流服务商的运输价格也会下降。

①全程物流服务

全程物流服务根据运输方式的不同，又可细分为全程公铁联运物流服务和全程公路物流服务两类。

单位：万元

| 项目 | | 2021年1-6月 | | 2020年度 | | 2019年度 | | 2018年度 | |
|-----|----|-----------|--------|-----------|--------|-----------|--------|-----------|--------|
| | | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 |
| 全程公 | 收入 | 16,525.61 | 79.59% | 25,383.67 | 76.60% | 23,456.74 | 73.77% | 26,569.99 | 96.08% |

| | | | | | | | | | |
|--------|----|-----------|---------|-----------|---------|-----------|---------|-----------|---------|
| 铁联运 | 成本 | 14,223.87 | 78.04% | 21,302.89 | 74.39% | 19,577.72 | 70.04% | 22,687.33 | 95.41% |
| | 毛利 | 2,301.74 | 90.68% | 4,080.79 | 90.65% | 3,879.02 | 100.91% | 3,882.66 | 100.19% |
| 全程公路运输 | 收入 | 4,239.03 | 20.41% | 7,754.77 | 23.40% | 8,338.49 | 26.23% | 1,084.74 | 3.92% |
| | 成本 | 4,002.53 | 21.96% | 7,334.07 | 25.61% | 8,373.64 | 29.96% | 1,092.18 | 4.59% |
| | 毛利 | 236.50 | 9.32% | 420.71 | 9.35% | -35.14 | -0.91% | -7.44 | -0.19% |
| 合计 | 收入 | 20,764.65 | 100.00% | 33,138.45 | 100.00% | 31,795.24 | 100.00% | 27,654.72 | 100.00% |
| | 成本 | 18,226.40 | 100.00% | 28,636.95 | 100.00% | 27,951.36 | 100.00% | 23,779.50 | 100.00% |
| | 毛利 | 2,538.24 | 100.00% | 4,501.49 | 100.00% | 3,843.87 | 100.00% | 3,875.22 | 100.00% |

A、全程公铁联运

公司全程公铁联运服务毛利率情况如下：

| 项目 | 2021年1-6月 | | 2020年度 | | 2019年度 | | 2018年度 |
|--------------------|-----------|---------|--------|--------|--------|---------|--------|
| | 金额 | 变动率/变动 | 金额 | 变动率/变动 | 金额 | 变动率/变动 | 金额 |
| 毛利率 | 13.93% | 0.47% | 16.08% | -0.46% | 16.54% | 1.92% | 14.61% |
| 单位收入 (元/台/公里) | 1.18 | -7.62% | 1.23 | -4.23% | 1.29 | -0.98% | 1.30 |
| 单位成本 (元/台/公里) | 1.01 | -8.12% | 1.03 | -3.71% | 1.07 | -3.22% | 1.11 |
| 单位外购成本 (元/台/公里) | 0.91 | -6.53% | 0.89 | -8.48% | 0.98 | -1.21% | 0.99 |
| 单位自有成本 (元/台/公里) | 0.10 | -20.48% | 0.14 | 44.60% | 0.10 | -19.74% | 0.12 |

报告期内，公司全程公铁联运服务毛利率整体稳定。受公路治超政策调整，商品车、在用车结构变化以及公司间接成本变化等因素影响，报告期内单位收入、成本有所波动进而影响毛利率有所变化。

2019年全程公铁联运服务毛利率较之2018年上涨1.92个百分点，主要原因系为应对公路治超影响，发行人在2017年下半年至2018年上半年陆续购买了大量运输车辆，新购车辆由于保险折扣较少、新车磨合期油耗较高等因素导致自有成本在2018年较高。随着发行人对自有车辆管理的逐步提升、运输线路的熟悉及保险费降低，单位自有成本的下降导致全程公铁联运服务单位成本由2018年的1.11元/台/公里下降至1.07元/台/公里，下降3.22%，2019年单位成本下降导致2019年毛利率较2018年提高。

2020年全程公铁联运服务毛利率较之2019年下降0.46个百分点，整体变动较小。公路治超结束后，2020年合规轿运车增加，公路运力得到补足，同时2020

年油价整体处于低位，部分月度免收过路费，带动客户对公司的采购单价和公司对外采购成本同步下降。同时，2020 年公司与车好多等汽车电商平台减少业务合作，当期来自相关方的收入大幅减少，车好多等汽车电商平台基于二手车及新车销售的快速周转，对运输时效要求较高，其单位收入和单位成本均较高。2019 年公司主要汽车电商客户平均运价为 2.23 元/台/公里，整体高于公司全程公铁联运业务单位收入 1.29 元/台/公里。2020 年来自电商平台收入规模下降带动当期单位收入和单位成本同步下降。上述原因共同导致当期毛利率较 2019 年略有下降。

B、全程公路物流服务

公司全程公路物流服务毛利率情况如下：

| 项目 | 2021 年 1-6 月 | | 2020 年度 | | 2019 年度 | | 2018 年度 |
|--------------------|--------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| | 金额 | 变动率/变动 | 金额 | 变动率/变动 | 金额 | 变动率/变动 | 金额 |
| 毛利率 | 5.58% | 7.94% | 5.43% | 5.85% | -0.42% | 0.26% | -0.69% |
| 单位收入 (元/台/公里) | 1.09 | 3.80% | 1.06 | -8.71% | 1.16 | -3.06% | 1.20 |
| 单位成本 (元/台/公里) | 1.03 | -4.25% | 1.00 | -14.02% | 1.17 | -3.31% | 1.21 |
| 单位外购成本 (元/台/公里) | 0.97 | -1.85% | 0.92 | -15.18% | 1.09 | -0.27% | 1.09 |
| 单位自有成本 (元/台/公里) | 0.06 | -30.94% | 0.08 | 1.10% | 0.08 | -30.97% | 0.12 |

a、公司开展全程公路物流业务背景

公司发展全程公路物流业务是公司业务战略布局的重要考虑，具体而言：

公司全程公路物流业务作为公司全程物流服务的一种补充，是公司掌握公路物流市场，随时了解公路价格波动最直接、最有效的方式。公司是一家主要通过公铁联运方式从事整车运输的企业，铁路干线运输是核心，但两端分拨仍需借助大量的公路运力。公司公路运力主要通过对外采购的方式，而公路两端分拨由于运输距离较短通常采取一口价报价方式，若是缺乏公路全程运输经验，公司无法对外协服务的报价作出合理、准确的判断，从而影响公司核心的多式联运业务。

介入公路业务，有利于更好的了解同行业竞争对手，为争取客户奠定基础。长期以来，公路运输占据着我国整车运输市场主要份额。多式联运作为整车运输产业结构转型升级涌现出来的新产业、新业态、新商业模式，受到国家近年来政策的大力鼓励和扶持，但仍需要给予客户过渡和引导。多式联运如果能够在时

效、价格上作出快速响应，在争取客户上将更具优势。公路物流业务作为公司分析竞争对手报价，了解客户需求的有利方式，是公司业务战略布局的考虑。

b、公路物流业务呈现低毛利率原因分析

2019 年以前，公司公路物流业务一直作为公司全程物流业务的补充，以零星客户为主，同一客户订单不具有连续性和持续性。因此，服务单价、单位成本的波动均呈现出非规律性。2019 年，公司出于业务战略布局考虑，新增奇瑞汽车公路大客户使得公司全程公路物流业务规模大幅增长。2019 年、2020 年和 2021 年 1-6 月，公司全程公路物流业务收入、成本波动主要受奇瑞汽车业务影响。

A) 嵌入式开发客户，逐步引导客户需求

奇瑞汽车作为国内销量前十的汽车品牌，年汽车运输量在 70 万台以上，运输方式基本以公路运输为主。随着 921 新政和 GB1589 的全面实施，公路运输价格大幅上涨，各大主机厂物流成本控制压力明显加大，特别是单纯以公路为主要运输方式的主机厂。奇瑞汽车作为此类主机厂代表，亦在积极寻求运输方式的改变实现成本的控制。因此，改变原有的供应商体系是实现突破的第一步。公司紧紧抓住奇瑞汽车供应商调整带来的机遇，通过竞争性谈判进入到其供应商体系中，成功开拓客户。

主机厂在长期生产经营过程中通常会基于运输方式形成相对稳定、优势线路。除非价格、时效等有较大突破，否则主机厂不会轻易做出改变。公司作为奇瑞汽车新进供应商，需要在一定时间内保持原有模式再逐步引导客户需求寻求改变。因此，公司在目前主要采取以公路为主的运输方式为奇瑞汽车提供服务。

B) 全程公路业务尚处探索、成长期，财务指标有所波动

2019 年以前，公司公路物流业务一直作为公司全程物流业务的补充，以零星客户为主。2019 年开始，公司承接奇瑞汽车全程公路物流业务，业务量大幅增长。但较比全程公铁联运业务，行业经验及优势均相对匮乏，业务成熟尚有过程，导致报告期内毛利率存在较大波动。

C) 快速响应客户需求，业务能力成长明显

对于汽车产业链供应体系而言，响应速度是其评价和选择供应商的重要考量

因素。在经济下行周期，汽车销售低迷，主机厂对物流服务商的整体解决方案能力和成本控制要求都空前提高。因此，物流服务商对成本消化能力至关重要。尽管公司全程公路物流业务尚处成长期，面对奇瑞汽车对于物流成本的要求，公司通过在多年经营过程中形成的高效管理模式及整合公铁联运业务经验基础上，及时跟进并作出调整，从而稳定客户并长期合作。2020年，在服务单价下降0.10元/台/公里时，公司能够及时调整成本，向上游供应商进行完全转移，使单位直接成本同步下降。

D) 培育效果显著，客户需求正逐步转变

公司专注于以多式联运为核心的汽车物流服务，公司整车运输优势在于通过不同运输方式组合的多式联运。奇瑞汽车作为公司新增客户，采取客户原有适应的运输方式只是短期策略。在经历双方磨合期后，将逐步引导客户向自身核心优势业务转移。目前，客户需求已逐步转变，公铁联运业务占比正逐步增加。

| 项目 | 2021年1-6月 | | 2020年度 | | 2019年度 | |
|-------|------------------|----------------|------------------|----------------|------------------|----------------|
| | 数量(台) | 占比 | 数量(台) | 占比 | 数量(台) | 占比 |
| 公铁联运 | 7,356.00 | 21.73% | 16,625.00 | 24.69% | 13,531.00 | 15.42% |
| 纯公路运输 | 26,489.00 | 78.27% | 50,698.00 | 75.31% | 74,213.00 | 84.58% |
| 合计 | 33,845.00 | 100.00% | 67,323.00 | 100.00% | 87,744.00 | 100.00% |

C、全程公路物流业务毛利率变动原因分析

2019年发行人全程公路物流服务毛利率较2018年变动较小。2020年全程公路物流服务毛利率较之2019年上涨5.85%，主要原因系随着公路治超结束，合规车辆逐渐增加，外部公路运力得到补足，公路采购价格有所回落导致单位外购成本由1.09元/台/公里下降至0.92元/台/公里。2021年1-6月，受油价上涨影响，当期收入及成本均较上年呈一定幅度增加，但毛利率整体与2020年接近。

②两端作业服务

公司两端作业毛利率情况如下：

| 项目 | 2021年1-6月 | | 2020年度 | | 2019年度 | | 2018年度 |
|-----|-----------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | 金额 | 变动率/变动 | 金额 | 变动率/变动 | 金额 | 变动率/变动 | 金额 |
| 毛利率 | 11.83% | -3.80% | 14.03% | -2.54% | 16.57% | -6.42% | 22.99% |

| | | | | | | | |
|-----------|-------|---------|-------|---------|-------|--------|-------|
| 单位收入（元/台） | 60.38 | -19.73% | 62.64 | -12.36% | 71.48 | -0.96% | 72.17 |
| 单位成本（元/台） | 53.23 | -16.12% | 53.85 | -9.70% | 59.64 | 7.30% | 55.58 |

两端作业服务根据作业类型的不同，又可细分为物流辅助服务和转驳服务两类。

单位：万元

| 项目 | 2021年1-6月 | | 2020年度 | | 2019年度 | | 2018年度 | | |
|------|-----------|-----------|---------|-----------|---------|-----------|---------|-----------|---------|
| | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 | |
| 物流辅助 | 收入 | 8,224.99 | 43.60% | 19,305.14 | 48.94% | 22,280.80 | 47.84% | 18,199.00 | 43.33% |
| | 成本 | 6,642.48 | 39.94% | 15,008.83 | 44.26% | 15,674.52 | 40.34% | 12,308.54 | 38.06% |
| | 毛利 | 1,582.51 | 70.89% | 4,296.31 | 77.60% | 6,606.29 | 85.60% | 5,890.46 | 61.00% |
| 转驳服务 | 收入 | 10,638.46 | 56.40% | 20,143.32 | 51.06% | 24,295.71 | 52.16% | 23,798.91 | 56.67% |
| | 成本 | 9,988.50 | 60.06% | 18,903.34 | 55.74% | 23,184.43 | 59.66% | 20,032.55 | 61.94% |
| | 毛利 | 649.96 | 29.11% | 1,239.98 | 22.40% | 1,111.28 | 14.40% | 3,766.36 | 39.00% |
| 合计 | 收入 | 18,863.45 | 100.00% | 39,448.46 | 100.00% | 46,576.51 | 100.00% | 41,997.90 | 100.00% |
| | 成本 | 16,630.98 | 100.00% | 33,912.17 | 100.00% | 38,858.95 | 100.00% | 32,341.08 | 100.00% |
| | 毛利 | 2,232.47 | 100.00% | 5,536.29 | 100.00% | 7,717.57 | 100.00% | 9,656.82 | 100.00% |

A、物流辅助服务

| 项目 | 2021年1-6月 | | 2020年度 | | 2019年度 | | 2018年度 |
|-------------|-----------|---------|--------|---------|--------|--------|--------|
| | 金额 | 变动率/变动 | 金额 | 变动率/变动 | 金额 | 变动率/变动 | 金额 |
| 毛利率 | 19.24% | -7.03% | 22.25% | -7.40% | 29.65% | -2.72% | 32.37% |
| 单位收入（元/台） | 43.06 | -30.01% | 50.56 | -13.15% | 58.21 | 6.16% | 54.83 |
| 单位成本（元/台） | 34.78 | -23.34% | 39.31 | -4.02% | 40.95 | 10.43% | 37.09 |
| 单位外购成本（元/台） | 23.06 | -26.47% | 27.84 | -3.84% | 28.96 | 4.67% | 27.66 |
| 单位自有成本（元/台） | 11.72 | -16.31% | 11.47 | -4.44% | 12.00 | 27.34% | 9.42 |

物流辅助服务主要是在公司所投入运营的场站、铁路货运站等为客户提供装卸、加固及仓储管理服务。

随着公司多式联运综合服务能力和业务布局的完善，公司的物流辅助服务具有规模效应且大部分服务由人工完成，因此物流辅助服务毛利率较高。2018-2020年，公司物流辅助服务毛利率在整体稳定的基础上略有下降。

2019 年物流辅助服务毛利率较之 2018 年下降 2.72 个百分点，主要原因是单位成本上升所致。受网络布局扩张影响，基建投入、人力成本持续增加，导致单位自有成本较之 2018 年增加 27.34%。同时，2018 年来汽车销量持续下滑，经销商库存压力增加，带动运输过程中平均中转仓储时间增加，单位收入小幅上涨，较 2018 年上涨 6.16%，综合导致 2019 年毛利率下降 2.72 个百分点。

2020 年物流辅助服务毛利率较之 2019 年下降 7.40 个百分点，主要原因是单位收入下降所致。中铁特货为发行人物流辅助服务的主要客户，2018 年至 2020 年发行人来自中铁特货物流辅助作业量分别为 284.66 万台、336.54 万台和 326.44 万台，占物流辅助服务业务总量比例分别为 85.77%、87.93%和 85.50%。中铁特货合同单价下降带动发行人物流辅助服务整体单价下降。受中铁特货新签合同单价下调影响，导致单位收入较 2019 年下降 13.15%。公司同步下调了部分外协商采购价格，当期单位外购成本较 2019 年下降 3.84%，受成本转移的滞后性，2020 年全年物流辅助服务毛利率较 2019 年下降。

2021 年 1-6 月，公司物流辅助单位收入和单位成本均较上年同期下降，一方面系客户降价影响，公司对外采购价格亦有所下降。另一方面 2020 年 1-6 月受疫情影响，装卸等物流辅助作业供给减少，当期物流单位辅助收入和成本总体均处于市场高位。

B、转驳服务

| 项目 | 2021 年 1-6 月 | | 2020 年度 | | 2019 年度 | | 2018 年度 |
|-------------|--------------|------------|---------|------------|---------|------------|---------|
| | 金额 | 变动率/ 变动 | 金额 | 变动率/ 变动 | 金额 | 变动率/ 变动 | 金额 |
| 毛利率 | 6.11% | -0.36% | 6.16% | 1.58% | 4.57% | -11.25% | 15.83% |
| 单位收入（元/台） | 87.63 | -5.90% | 81.25 | -10.08% | 90.37 | -5.07% | 95.19 |
| 单位成本（元/台） | 82.27 | -5.54% | 76.25 | -11.58% | 86.23 | 7.62% | 80.12 |
| 单位外购成本（元/台） | 62.94 | -1.81% | 56.99 | -7.79% | 61.80 | 7.38% | 57.55 |
| 单位自有成本（元/台） | 19.33 | -15.94% | 19.27 | -21.15% | 24.43 | 8.26% | 22.57 |

转驳服务是为客户的联运过程实现在不同物流场站、不同物流环节无缝转换的运输服务。主要包括“门到发站”、“到站到门”的短驳服务和在场地内不同

位置间的捣短服务。

受 921 新政和 GB1589 实施的影响，报告期内公路物流市场运输单价经历调整-稳定-逐步回落的过程，而汽车生产厂商因公路运输价格上涨而提高运价解决物流服务商压力往往有一定滞后，从而导致物流服务商在特定时段承担了上下游之间价格差异产生的成本压力，盈利情况也将会由此产生波动。

2019 年转驳服务毛利率较之 2018 年下降 11.25 个百分点，主要原因如下：

（1）汽车销量持续下滑，客户存在降本增效需求，部分客户作业单价略有下降，2018 年来自主机厂和中铁特货的转驳服务单位收入分别为 218.81 元/台和 72.42 元/台，2019 年来自主机厂和中铁特货的转驳驳服务单位收入分别为 183.33 元/台和 59.41 元/台，均呈一定下降趋势。（2）公路治超，市面上合规轿运车减少影响，外购公路成本上涨。当期单位外购成本较 2018 年上升 7.38%。

2020 年转驳服务毛利率较之 2019 年上升 1.58 个百分点，主要原因如下：（1）公路治超调整结束使得外购公路成本较 2019 年下降 7.79%，当期单位外购成本基本回落至 2018 年水平；（2）疫情下部分月份过路费减免以及 2020 年油价下降带动单位自有成本和外购成本均呈下降趋势。

2021 年 1-6 月，公司转驳服务毛利率整体与 2020 年同期接近。随着公路治超结束，社会公路运力逐渐得到补足，公司转驳服务毛利率将整体保持相对稳定。

（2）非汽车商品综合物流服务

| 项目 | 2021 年 1-6 月 | | 2020 年度 | | 2019 年度 | | 2018 年度 |
|-------------|--------------|------------|-----------|------------|-----------|------------|-----------|
| | 金额 | 变动率/ 变动 | 金额 | 变动率/ 变动 | 金额 | 变动率/ 变动 | 金额 |
| 服务收入（万元） | 6,008.00 | 16.00% | 11,543.93 | 4.97% | 10,997.12 | 0.73% | 10,917.32 |
| 服务成本（万元） | 5,671.31 | 12.33% | 11,057.81 | 6.69% | 10,364.79 | -1.54% | 10,527.19 |
| 作业数量（万吨） | 22.29 | 15.48% | 41.61 | 2.77% | 40.49 | 2.02% | 39.69 |
| 作业单价（元/吨） | 269.48 | 0.43% | 277.43 | 2.15% | 271.60 | -1.26% | 275.06 |
| 作业单位成本（元/吨） | 254.38 | -2.75% | 265.75 | 3.81% | 255.98 | -3.49% | 264.86 |
| 单位外购成本（元/吨） | 244.54 | -4.29% | 258.54 | 3.58% | 249.62 | -3.93% | 259.82 |
| 单位自有成本（元/吨） | 9.84 | 61.69% | 7.21 | 13.20% | 6.37 | 26.40% | 5.04 |
| 毛利率 | 5.60% | 3.08% | 4.21% | -1.54% | 5.75% | 2.18% | 3.57% |

报告期内，公司非汽车商品综合物流服务毛利率分别为 3.57%、5.75%、4.21% 和 5.60%，报告期内，公司非汽车商品综合物流服务毛利的波动主要系由于运输商品品种、运距等差异导致各年单位成本变动引起。

2019 年非汽车商品综合物流服务毛利率较之 2018 年上升 2.18 个百分点，主要原因是毛利率较低的货运代理占比下降所致。2019 年国际货运代理收入占非汽车商品综合物流收入比重较之 2018 年 8.67% 下降至 4.39%，导致毛利率略有回升。另一方面当期非汽车商品综合物流服务引入新供应商成都市劲松物流有限公司，自 2019 年 4 月起，纳爱斯成都仓库运输至新津火车站对供应商的报价下降 5 元/吨，单位成本下降带动毛利率上升。

2020 年非汽车商品综合物流服务毛利率较之 2019 年下降 1.54 个百分点，主要原因是单位成本上升所致。受新冠疫情不可抗力因素的影响，特别是 2020 年上半年，市面运输车辆减少，为保障运力存在临时性的加价采购情况，特别是在自有运输车辆配置较少的非汽车商品业务板块，导致成本有所增加。单位成本较之 2019 年上升 3.81 个百分点。而单位成本上升最终转嫁给客户存在一定滞后性，导致 2020 年非汽车商品综合物流毛利率下降。

（3）仓储服务毛利率分析

| 项目 | 2021 年 1-6 月 | | 2020 年度 | | 2019 年度 | | 2018 年度 |
|--------------|--------------|------------|----------|------------|----------|------------|---------|
| | 金额 | 变动率/ 变动 | 金额 | 变动率/ 变动 | 金额 | 变动率/ 变动 | 金额 |
| 服务收入 (万元) | 620.90 | 12.42% | 1,147.78 | 10.52% | 1,038.52 | 11.99% | 927.31 |
| 服务成本 (万元) | 204.21 | 38.55% | 286.80 | -6.91% | 308.09 | 8.40% | 284.22 |
| 毛利(万元) | 416.68 | 2.91% | 860.98 | 17.87% | 730.43 | 13.58% | 643.10 |
| 毛利率 | 67.11% | -6.20% | 75.01% | 4.68% | 70.33% | 1.42% | 69.35% |

报告期内，仓储服务毛利率分别为 69.35%、70.33%、75.01% 和 67.11%，公司仓储服务系利用团结村自有仓库对外提供仓储服务收入，相关仓库折旧成本相对固定，根据与主要客户签署的仓储合同，单价执行定期调价，2018 年至 2020 年期间仓储服务毛利率整体呈上升趋势，2021 年 1-6 月仓储服务毛利率下降主要系当期 B6-B10 仓库修建完成，部分仓库空置所致。

2、其他业务毛利率分析

报告期内，公司其他业务毛利率分别为 28.42%、32.98%、30.28% 和 21.87%，基本保持稳定。

3、毛利率与同行业可比公司比较

报告期内，发行人与同行业可比公司主营业务毛利率情况如下：

| 序号 | 公司名称 | 2021年1-6月 | 2020年度 | 2019年度 | 2018年度 |
|----|------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| 1 | 长久物流 | 6.36% | 11.03% | 10.60% | 13.45% |
| 2 | 安达物流 | 8.77% | 11.08% | 10.92% | 9.15% |
| 3 | 西上海 | 24.41% | 21.19% | 19.94% | 19.02% |
| 4 | 中铁特货 | 7.47% | 8.21% | 9.14% | 7.82% |
| | 平均值 | 11.75% | 12.88% | 12.65% | 12.36% |
| | 三羊马 | 11.94% | 13.35% | 14.30% | 17.87% |

同行业可比公司中，除中铁特货外，其他公司均以公路为主要运输方式。发行人主营业务毛利率整体高于长久物流、安达物流和中铁特货，低于西上海。

与发行人相比，可比公司除均从事汽车整车运输业务外，还分别从事其他板块业务，业务构成的差异导致发行人主营业务毛利率高于长久物流。

（1）发行人全程物流服务与同行业可比公司毛利率比较情况

报告期内，针对发行人与同行业可比公司均存在的商品车全程物流相关业务，发行人毛利率与同行业可比公司具体对比如下：

| 公司简称 | 业务类别 | 运输方式 | 2021年1-6月 | 2020年度 | 2019年度 | 2018年度 |
|------|------------|--------------|--------------|---------------|--------------|--------------|
| 长久物流 | 乘用车运输业务 | 公路为主 (注1) | 未披露 | 14.01% | 11.13% | 13.58% |
| 安达物流 | 运输-整车 | 公路 | 5.60% | 7.23% | 7.80% | 4.29% |
| 西上海 | 整车运输 | 公路 | 未披露 | 12.73% | 8.38% | 6.37% |
| 中铁特货 | 商品汽车物流 | 公铁联运 | 10.61% | 10.66% | 11.32% | 9.66% |
| | 平均值 | | 8.11% | 11.16% | 9.66% | 8.48% |
| 三羊马 | 商品车全程物流 | (注2) | 12.22% | 13.58% | 12.09% | 14.01% |
| 三羊马 | 全程公铁联运 | 公铁联运 | 13.93% | 16.08% | 16.54% | 14.61% |
| 三羊马 | 全程公路运输 | 公路 | 5.58% | 5.43% | -0.42% | -0.69% |

注1：长久物流乘用车运输业务以公路运输为主，辅以少量公水联运、公铁联运，但长久物流未披露其各项运输方式的明细情况，此处统一列示其乘用车运输业务毛利率。

注 2：根据运输方式的不同，发行人商品车全程物流可细分为全程公铁联运和全程公路运输。

注 3：截至本招股说明书签署日，长久物流、西上海未公开披露其 2021 年 1-6 月分业务类型的收入、成本及毛利率。

整体而言，同行业可比公司整车运输毛利率介于发行人全程公铁联运和全程公路运输之间。

①与长久物流、安达物流和西上海等公路运输企业毛利率差异分析

与长久物流、安达物流和西上海等公路运输企业相比，上述企业商品车运输业务毛利率高于发行人全程公路运输，低于发行人全程公铁联运，具体原因如下：A、发行人全程公路运输业务尚处于成长期，近年来逐步开始大规模投入，整体规模仍偏小，导致毛利率较低；B、与公路运输相比，公铁联运适用于长距离、大批量运输，且运输环节和作业次数多，导致发行人全程公铁联运毛利率较高。

②与中铁特货毛利率差异分析

中铁特货和发行人均从事全程公铁联运业务，但发行人全程公铁联运毛利率整体高于中铁特货商品汽车物流毛利率，具体原因如下：A、中铁特货人员数量和固定资产投资较大，导致其成本构成中人工成本和折旧成本等自有成本占比较高；B、与中铁特货相比，发行人全程作业公铁联运业务涉及的两端作业环节更多，操作更复杂。

③报告期内发行人商品车全程物流毛利率变动趋势与同行业可比公司不存在重大差异

报告期内，发行人商品车全程物流毛利率分别为 14.01%、12.09%、13.58% 和 12.22%，2019 年全程物流毛利率略有下降主要系 2019 年发行人全程公路运输业务量大幅增加，运输收入由 1,084.74 万元增加至 8,338.49 万元，而当年全程公路运输业务毛利率为负，导致 2019 年商品车全程物流毛利率下降。扣除发行人全程公路运输收入占比变动影响后，除长久物流因公路运输规模最大，为应对治超影响大量购置运输车辆带动折旧费用大幅增加，导致其乘用车运输业务毛利下滑外，安达物流、西上海、中铁特货及发行人全程公铁联运业务 2019 年毛利率均较 2018 年上升，整体变动趋势保持一致。

2020 年，发行人全程公铁联运毛利率较 2019 年保持相对稳定，而全程公路

运输业务由于市场合规车辆的增加，公路运力逐渐补足的影响，同时发行人加大对公路运输业务的管控，当期全程公路运输毛利率上升，进而带动商品车全程物流毛利率上升。可比公司中除安达毛利率小幅下滑（由 7.80% 下降至 7.23%），其他可比公司整车运输相关业务毛利率均在 2020 年得到回升。

2021 年 1-6 月，公司全程物流毛利率较 2020 年全年略有下降，主要系受 2020 年下半年与东风小康重新签署合同，导致来自东风小康全程公铁联运毛利率下降影响。

综上，因与同行业可比公司在运输方式、客户构成及分散程度、作业区域等存在差异，发行人全程物流服务毛利率与可比公司存在一定差异，但发行人与同行业可比公司同类业务毛利率变动趋势不存在重大差异。

（2）发行人两端作业服务与同行业可比公司毛利率差异分析

由于两端作业服务系由公铁联运衍生而来，截至本招股说明书签署日，除发行人外，尚无专业从事两端作业的公众公司。

（3）发行人非汽车商品综合物流服务与可比公司毛利率差异分析

发行人非汽车商品综合物流以运输啤酒、饮料、洗涤用品等快速消费品为主，目前尚无与发行人从事类似货物运输的公众公司，故选取上海雅仕等以多式联运为主要运输方式的普货运输物流公司进行比较。发行人非汽车商品综合物流与可比公司相关业务毛利率比较如下：

| 序号 | 公司名称 | 2021 年 1-6 月 | 2020 年度 | 2019 年度 | 2018 年度 |
|----|------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| 1 | 上海雅仕 | 6.68% | 5.40% | 5.31% | 4.32% |
| 2 | 飞力达 | 5.58% | 5.80% | 8.45% | 6.49% |
| 3 | 中储股份 | 未披露 | 4.10% | 4.73% | 6.57% |
| | 平均值 | 6.13% | 5.10% | 6.16% | 5.79% |
| | 发行人 | 5.60% | 4.21% | 5.75% | 3.57% |

注：中储股份 2021 年半年报未单独披露其“交通运输”业务收入、成本及毛利率。

普货运输受运输货物种类、运输线路、运距、运输方式等影响，不同公司之间毛利率有所差别，报告期内发行人非汽车商品综合物流服务毛利率与同行业公司整体较为接近。

（4）发行人仓储服务与同行业可比公司差异分析

报告期内，同行业可比公司仓储服务毛利率情况：

| 序号 | 公司名称 | 2021年1-6月 | 2020年度 | 2019年度 | 2018年度 | |
|-----|------|---------------|---------------|---------------|---------------|--------|
| 1 | 长久物流 | 未披露 | 18.04% | 17.04% | 34.36% | |
| 2 | 安达物流 | 45.95% | 50.25% | 48.06% | 47.60% | |
| 3 | 西上海 | 整车仓储 | 未披露 | 33.38% | 30.58% | 33.61% |
| | | 零部件仓储 | 未披露 | 42.05% | 40.57% | 42.77% |
| 平均值 | | 45.95% | 35.93% | 34.06% | 39.59% | |
| 发行人 | | 67.11% | 75.01% | 70.33% | 69.35% | |

仓储服务受区域、仓储货物种类等影响，毛利率差别较大。报告期内发行人仓储服务毛利率与同行业公司相比，显著高于同行业可比公司平均水平。发行人仓储服务毛利率较高的原因主要如下：发行人仓储服务均为利用自有仓库对客户货物提供存储保管，相关成本主要为房屋折旧成本，而发行人相关房产修建时间较早，折旧成本相对较低。同时发行人自有仓库位于重庆国际物流枢纽园区，地址位置较为优越，相关货源充足，闲置率较小，导致仓储服务整体毛利率较高。

综上，报告期内发行人各类业务毛利率变动具有合理性，变动趋势与同行业基本一致。

（五）期间费用分析

报告期内，公司期间费用情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2021年1-6月 | | 2020年度 | | 2019年度 | | 2018年度 | |
|--------|-----------------|--------------|-----------------|--------------|-----------------|--------------|-----------------|--------------|
| | 金额 | 占营业收入比 | 金额 | 占营业收入比 | 金额 | 占营业收入比 | 金额 | 占营业收入比 |
| 销售费用 | 182.55 | 0.39% | 432.44 | 0.50% | 684.15 | 0.74% | 455.06 | 0.55% |
| 管理费用 | 1,359.99 | 2.89% | 3,317.51 | 3.82% | 3,219.83 | 3.50% | 3,190.36 | 3.85% |
| 研发费用 | 84.26 | 0.18% | 319.45 | 0.37% | 246.92 | 0.27% | 167.59 | 0.20% |
| 财务费用 | 361.98 | 0.77% | 611.04 | 0.70% | 758.33 | 0.82% | 677.03 | 0.82% |
| 期间费用合计 | 1,988.78 | 4.22% | 4,680.43 | 5.40% | 4,909.23 | 5.34% | 4,490.04 | 5.42% |

报告期内，公司分别发生期间费用 4,490.04 万元、4,909.23 万元、4,680.43 万元和 1,988.78 万元，占同期营业收入的比例分别为 5.42%、5.34%、5.40% 和 4.22%。2018 年至 2020 年公司期间费用占营业收入的比重保持相对稳定。2021

年 1-6 月，公司发生的中介服务费减少，同时公司进一步加强了办公费、差旅费、交通费等管控，当期管理费用减少带动期间费用占营业收入比重下降。

1、销售费用

（1）销售费用构成及变化情况

报告期内，公司销售费用构成情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2021 年 1-6 月 | | 2020 年度 | | 2019 年度 | | 2018 年度 | |
|-----------|---------------|----------------|---------------|----------------|---------------|----------------|---------------|----------------|
| | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 |
| 职工薪酬 | 115.01 | 63.00% | 237.62 | 54.95% | 372.88 | 54.50% | 286.47 | 62.95% |
| 业务招待费 | 31.06 | 17.02% | 91.24 | 21.10% | 129.08 | 18.87% | 83.06 | 18.25% |
| 差旅费 | 5.98 | 3.28% | 24.14 | 5.58% | 85.36 | 12.48% | 29.22 | 6.42% |
| 广告费 | -- | -- | 25.16 | 5.82% | 43.97 | 6.43% | -- | -- |
| 其他 | 30.49 | 16.70% | 54.28 | 12.55% | 52.86 | 7.73% | 56.32 | 12.38% |
| 合计 | 182.55 | 100.00% | 432.44 | 100.00% | 684.15 | 100.00% | 455.06 | 100.00% |

公司销售费用主要是市场部相关人工工资及发生的差旅费和业务招待费等。报告期内，受公司业务规模增加及不断开拓新客户的影响，公司销售费用及销售费用占营业收入比重呈增长趋势。2019 年和 2020 年公司与中铁特货等开展广告合作，2019 年和 2020 年分别发生广告费 43.97 万元和 25.16 万元。

（2）与同行业可比公司销售费用率比较

报告期内，发行人销售费用率与同行业可比上市公司比较如下：

| 公司名称 | 2021 年 1-6 月 | 2020 年度 | 2019 年度 | 2018 年度 |
|------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| 长久物流 | 1.89% | 2.20% | 2.44% | 2.11% |
| 安达物流 | 0.32% | 0.43% | 0.30% | 0.36% |
| 西上海 | 0.59% | 0.44% | 0.89% | 0.76% |
| 中铁特货 | 0.00% | 0.02% | 0.01% | 0.01% |
| 平均值 | 0.70% | 0.77% | 0.91% | 0.81% |
| 三羊马物流 | 0.39% | 0.50% | 0.74% | 0.55% |

由于业务结构、服务行业、客户结构、业务模式等有所差异，报告期内同行业上市公司的销售费用率存在一定差异。报告期内，公司销售费用占营业收入的

比例分别为 0.55%、0.74%、0.50% 和 0.39%，占比较小。主要原因为公司前五大客户主要集中为中铁特货、长安汽车、东风小康等，报告期内各期公司前五大客户收入占比超过 70%，维护成本相对较低。同时与长久物流等其他上市公司相比，公司规模相对较小，业务主要集中于西南区域，销售人员数量和占比均较低，导致销售费用占营业收入比较低。

同时这些优质客户在各自行业能产生巨大影响，为公司开发潜在客户奠定良好的基础，公司新客户开发成本不高。此外公司部分高级管理人员亦承担客户开拓及维护的职能，相关管理人员薪酬和差旅费用已计入管理费用，导致报告期内公司销售费用整体金额较小。

2、管理费用

（1）管理费用构成及变化情况

报告期内，公司管理费用构成如下：

单位：万元

| 项目 | 2021 年 1-6 月 | | 2020 年度 | | 2019 年度 | | 2018 年度 | |
|-----------|--------------|--------|----------|--------|----------|--------|----------|--------|
| | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 |
| 职工薪酬 | 532.31 | 39.14% | 1,080.07 | 32.56% | 1,259.46 | 39.12% | 1,259.85 | 39.49% |
| 折旧费 | 196.92 | 14.48% | 345.37 | 10.41% | 381.53 | 11.85% | 324.66 | 10.18% |
| 办公费 | 49.49 | 3.64% | 187.69 | 5.66% | 247.66 | 7.69% | 309.07 | 9.69% |
| 业务招待费 | 121.82 | 8.96% | 191.17 | 5.76% | 207.75 | 6.45% | 250.87 | 7.86% |
| 无形资产摊销 | 142.59 | 10.48% | 279.99 | 8.44% | 244.96 | 7.61% | 151.00 | 4.73% |
| 水、电、气、物管费 | 91.65 | 6.74% | 196.11 | 5.91% | 211.06 | 6.55% | 182.45 | 5.72% |
| 中介服务费 | 36.70 | 2.70% | 343.19 | 10.34% | 170.91 | 5.31% | 196.82 | 6.17% |
| 差旅费 | 36.31 | 2.67% | 73.82 | 2.23% | 100.69 | 3.13% | 144.65 | 4.53% |
| 维修更新费 | 20.44 | 1.50% | 18.77 | 0.57% | 42.61 | 1.32% | 63.37 | 1.99% |
| 交通费 | 48.21 | 3.54% | 128.54 | 3.87% | 113.31 | 3.52% | 71.62 | 2.24% |
| 通讯费 | 12.09 | 0.89% | 29.74 | 0.90% | 38.73 | 1.20% | 36.79 | 1.15% |
| 会议费 | 1.76 | 0.13% | 22.18 | 0.67% | 27.43 | 0.85% | 44.48 | 1.39% |
| 停工损失 | -- | -- | 206.43 | 6.22% | -- | -- | -- | -- |
| 其他 | 69.71 | 5.13% | 214.46 | 6.46% | 173.73 | 5.40% | 154.73 | 4.85% |

| 项目 | 2021年1-6月 | | 2020年度 | | 2019年度 | | 2018年度 | |
|----|-----------|---------|----------|---------|----------|---------|----------|---------|
| | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 |
| 合计 | 1,359.99 | 100.00% | 3,317.51 | 100.00% | 3,219.83 | 100.00% | 3,190.36 | 100.00% |

报告期内，公司管理费用主要是职工薪酬、折旧及无形资产摊销、办公费等。

2019年公司管理费用中职工薪酬与2018年持平，2020年受疫情影响，公司上半年员工绩效工资有所下降，管理人员总体薪酬较2019年下降。

公司管理费用中2019年无形资产摊销较2018年增加93.96万元，系公司全资子公司于2019年新购入土地所有权，导致当期摊销增加。

2020年，受疫情影响，公司发生停工损失206.43万元，同时疫情停工导致公司收入存在一定下滑，进而导致公司管理费用占营业收入比重呈一定上升趋势。2021年1-6月公司管理费用较2020年1-6月减少232.05万元，主要系疫情停工损失影响。

公司管理费用中中介服务费主要系支付的审计费用、持续督导费用等支出。

（2）与同行业可比公司管理费用率比较

报告期内，发行人管理费用率与同行业可比上市公司比较如下：

| 公司名称 | 2021年1-6月 | 2020年度 | 2019年度 | 2018年度 |
|------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| 长久物流 | 4.13% | 5.03% | 4.26% | 3.21% |
| 安达物流 | 2.53% | 2.32% | 2.45% | 2.27% |
| 西上海 | 5.88% | 6.31% | 5.80% | 5.35% |
| 中铁特货 | 1.53% | 1.71% | 1.52% | 1.82% |
| 平均值 | 3.51% | 3.84% | 3.51% | 3.16% |
| 三羊马物流 | 2.89% | 3.82% | 3.50% | 3.85% |

报告期内，与同行业公司相比，公司管理费用占营业收入比介于同行业可比公司之间。受公司业务布局，经营模式的差异，不同公司之间管理费用率存在一定差异。

公司管理费用占营业收入的比重整体高于安达物流和中铁特货，低于长久物流和西上海。公司管理费用占营业收入比重与同行业可比公司差异的原因具体如下：

①长久物流

与长久物流公司相比，公司 2018 年度管理费用率略高于长久物流，2019 年度、2020 年度和 2021 的 1-6 月管理费用率低于长久物流，主要原因包括：

A、公司主要经营场所处于西南地区，长久物流主要经营场所处于北京，地域差异导致职工工资水平低于长久物流；长久物流的业务规模较大，2020 年长久物流合并报表范围内的子公司多达 38 家，数量远远大于公司的子公司数量，公司管理人员数量少于长久物流，从而导致管理费用中职工薪酬占营业收入的比重低于长久物流。

B、长久物流业务规模较大，全国各地的办公用房租赁较多，各年均租赁及装修费较高；同时长久物流 2019 年和 2020 年新增与办公设备、办公车辆及房屋建筑物相关固定资产原值分别为 1,781.31 万元和 5,509.64 万元。2018 年至 2020 年，长久物流管理费用中折旧分别为 1,242.82 万元、2,879.57 万元和 4,741.53 万元，呈逐年增加趋势。同时 2018 年至 2020 年长久物流营业收入规模整体呈下滑趋势，相应导致长久物流管理费用占营业收入的比重亦逐年上升。2021 年 1-6 月，长久物流收入较上年同期增加 28.41%，收入大幅增加导致 2021 年 1-6 月管理费用占营业收入比较 2020 年同期下降。

②安达物流

与安达物流相比，公司的管理费用率均高于安达物流，主要原因包括：

A、安达物流的业务规模较小，公司的业务收入较安达物流大 50% 左右，管理人员数量超出安达物流不到 50%，公司的管理效率高于安达物流，故公司管理人员薪酬占营业收入的比重低于安达物流；

B、安达物流的固定资产投资远远低于公司，折旧及摊销占营业收入的比重相对较低；

C、公司为申请 IPO 及建立健全相关业务体系，发生的中介机构服务费高于安达物流，从而导致公司的管理费用率高于安达物流。

③西上海

与西上海相比，公司的管理费用率均低于西上海，主要原因如下：一方面公

司主要经营场所处于西南地区，西上海主要经营场所为上海，地域差异导致职工薪酬水平低于西上海。另一方面西上海于 2020 年上市，其当期发生的咨询费和会务费分别为 434.22 万元和 383.33 万元，而 2019 年同期咨询费和会务费分别仅发生 158.10 万元和 10.64 万元。咨询费和会务费的大幅增加导致 2020 年西上海管理费用占营业收入的比重大幅高于公司。

④中铁特货

与中铁特货相比，公司的管理费用率均高于中铁特货，主要原因是：中铁特货的业务收入规模较大，人员薪酬、资产折旧等费用均逐步形成规模效应。报告期内，中铁特货管理费用以职工薪酬为主，职工薪酬约占其管理费用总额的 67%-68%，办公费、折旧摊销金额相对较小。与中铁特货相比，发行人业务规模较小，整体仍处于快速扩张中，办公费、折旧摊销等其他固定成本占比相对较高导致发行人管理费用率整体高于中铁特货。

3、研发费用

(1) 研发费用构成及变化情况

报告期内，公司研发费用构成如下：

单位:万元

| 项目 | 2021 年 1-6 月 | | 2020 年度 | | 2019 年度 | | 2018 年度 | |
|-----------|--------------|----------------|---------------|----------------|---------------|----------------|---------------|----------------|
| | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 |
| 职工薪酬 | 55.73 | 66.14% | 119.21 | 37.32% | 121.61 | 49.25% | 108.19 | 64.56% |
| 软件设备支出 | 16.23 | 19.26% | 176.29 | 55.19% | 96.82 | 39.21% | 40.35 | 24.07% |
| 无形资产摊销 | 12.31 | 14.61% | 23.94 | 7.50% | 28.49 | 11.54% | 19.05 | 11.37% |
| 合计 | 84.26 | 100.00% | 319.45 | 100.00% | 246.92 | 100.00% | 167.59 | 100.00% |

报告期内，公司研发费用主要是研发人员薪酬、软件设备支出等。

(2) 与同行业上市公司研发费用率比较

报告期内，发行人研发费用率与同行业可比上市公司比较如下：

| 公司名称 | 2021 年 1-6 月 | 2020 年度 | 2019 年度 | 2018 年度 |
|------|--------------|---------|---------|---------|
|------|--------------|---------|---------|---------|

| | | | | |
|------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| 长久物流 | 0.18% | 0.14% | 0.21% | 0.06% |
| 安达物流 | 0.00% | 0.00% | 0.00% | 0.00% |
| 西上海 | 4.25% | 1.58% | 1.45% | 1.50% |
| 中铁特货 | 0.00% | 0.00% | 0.00% | 0.00% |
| 平均值 | 2.22% | 0.86% | 0.83% | 0.78% |
| 三羊马物流 | 0.18% | 0.37% | 0.27% | 0.20% |

注：安达物流 2018 年、2019 年、2020 年和 2021 年 1-6 月研发费用为 0.00 元，中铁特货 2018 年、2019 年、2020 年和 2021 年 1-6 月研发费用为 0.00 元，上表中平均值系长久物流和西上海研发费用率平均值。

报告期内，公司研发费用较少，主要为信息系统等研发人员工资，公司研发费用占营业收入比重略高于长久物流，低于西上海。主要系公司与长久物流业务主要集中于商品车物流，而西上海除从事商品车运输、仓储服务外，还从事汽车零部件制造。与西上海相比，公司作为物流企业，更多地将研发投入信息系统建设及装载方案开发，而不涉及新产品的研发，业务模式差异导致公司研发费用率与西上海存在差异。

4、财务费用

报告期内，公司财务费用构成如下：

单位：万元

| 项目 | 2021 年 1-6 月 | 2020 年度 | 2019 年度 | 2018 年度 |
|-----------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| 利息支出 | 398.22 | 716.08 | 820.32 | 723.60 |
| 未确认融资费用 | 21.92 | -- | -- | -- |
| 减：利息收入 | 63.92 | 118.88 | 67.98 | 95.22 |
| 加：汇兑损益 | 0.85 | 5.46 | -1.50 | -1.31 |
| 加：其他 | 4.91 | 8.37 | 7.49 | 49.96 |
| 合计 | 361.98 | 611.04 | 758.33 | 677.03 |

报告期内，公司财务费用主要为利息支出和手续费等。报告期各期，财务费用总额为 677.03 万元、758.33 万元、611.04 万元和 361.98 万元，占当期营业收入比例分别为 0.82%、0.82%、0.70%和 0.77%。公司整体资产负债率为 50%左右，主要融资途径为银行借款，导致报告期内各期利息支出均较高。

（六）利润表其他重要科目分析

1、税金及附加

报告期内，公司税金及附加情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2021年1-6月 | 2020年度 | 2019年度 | 2018年度 |
|-----------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| 城市维护建设税 | 67.83 | 136.60 | 175.65 | 136.41 |
| 教育费附加 | 29.06 | 58.63 | 75.54 | 58.69 |
| 地方教育附加 | 19.37 | 39.09 | 50.36 | 39.06 |
| 印花税 | 47.11 | 82.72 | 87.97 | 75.33 |
| 房产税 | 99.12 | 125.61 | 187.61 | 194.57 |
| 土地使用税 | 67.38 | 149.46 | 144.34 | 85.07 |
| 车船使用税 | 3.77 | 12.22 | 11.12 | 5.38 |
| 合计 | 333.63 | 604.33 | 732.58 | 594.52 |

报告期内，公司计入营业税金及附加的税费包括城市维护建设税、教育费附加和地方教育附加等。

2、其他收益

单位：万元

| 项目 | 2021年1-6月 | 2020年度 | 2019年度 | 2018年度 |
|------------|---------------|-----------------|---------------|---------------|
| 与资产相关的政府补助 | 178.24 | 366.49 | 352.17 | 321.54 |
| 与收益相关的政府补助 | 1.13 | 648.37 | 201.55 | 11.03 |
| 合计 | 179.38 | 1,014.86 | 553.72 | 332.57 |

报告期内，公司其他收益均为政府补助，计入其他收益的政府补助具体明细构成如下：

单位：万元

| 项目 | 2021年1-6月 | 2020年度 | 2019年度 | 2018年度 | 与资产相关/ 与收益相关 |
|-------------|-----------|--------|--------|--------|-----------------|
| 物流业调整及振兴项目 | 11.25 | 22.50 | 22.50 | 22.50 | 与资产相关 |
| 物流园产业扶持专项资金 | 51.23 | 102.45 | 102.45 | 102.45 | 与资产相关 |
| 物流园产业发展项目 | 115.77 | 214.93 | 200.62 | 169.98 | 与资产相关 |
| 物流园车辆购置补贴 | -- | 26.60 | 26.60 | 26.60 | 与资产相关 |

| 项目 | 2021年1-6月 | 2020年度 | 2019年度 | 2018年度 | 与资产相关/ 与收益相关 |
|-----------------------------------|---------------|-----------------|---------------|---------------|-----------------|
| 沙坪坝财政局就业见习补贴 | -- | -- | 1.04 | -- | 与收益相关 |
| 重庆市沙坪坝区财政局稳岗补贴 | -- | -- | 200.51 | 6.03 | 与收益相关 |
| 企业上市奖励 | -- | -- | -- | -- | 与收益相关 |
| 沙坪坝区交通服务中心上档补助 | -- | -- | -- | 5.00 | 与收益相关 |
| 成都市社会保险事业管理局稳岗返还补贴 | -- | 0.23 | -- | -- | 与收益相关 |
| 重庆市关于支持中小企业应对新型冠状病毒感染肺炎疫情实施援企稳岗返还 | -- | 108.40 | -- | -- | 与收益相关 |
| 重庆市拟上市重点培育企业财政奖补 | -- | 538.87 | -- | -- | 与收益相关 |
| 成都市就业服务管理局失业金 | -- | 0.23 | -- | -- | 与收益相关 |
| 失业保险管理中心稳岗返还补贴资金 | -- | 0.64 | -- | -- | 与收益相关 |
| 2020年度单位社保补贴-建档立卡贫困劳动力 | 1.13 | -- | -- | -- | 与收益相关 |
| 计入当期损益的政府补助合计 | 179.38 | 1,014.86 | 553.72 | 332.57 | |

3、投资收益

报告期内，公司投资收益分别为 63.92 万元、63.62 万元、161.16 万元和 60.13 万元，其中以权益法核算的对重庆西部诚通物流有限公司长期股权投资收益为 37.58 万元、35.62 万元、41.71 万元和 20.69 万元，投资理财产品收益分别为 26.33 万元、45.28 万元、93.42 万元和 26.64 万元。

4、资产减值损失及信用减值损失

公司根据实际经营情况制定了各项资产减值准备的会计政策，各项减值准备的计提政策稳健可行。公司严格按照相关减值准备计提政策和谨慎性要求，对各类资产减值情况进行了核查，足额计提了减值准备。公司资产减值损失计提充分，与公司资产实际质量状况相符，不存在计提不足的情形。

报告期内，公司计提的资产减值损失和信用减值损失情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2021年1-6月 | 2020年度 | 2019年度 | 2018年度 |
|-----------|---------------|----------------|----------------|------------------|
| 资产减值损失 | -- | -- | -- | -4,656.75 |
| 信用减值损失 | 192.25 | -182.54 | -355.79 | -- |
| 合计 | 192.25 | -182.54 | -355.79 | -4,656.75 |

报告期内，公司资产减值损失及信用减值损失均为坏账准备的计提形成，公司不存在固定资产、在建工程、存货及其他资产减值情形。

2018年，受北汽银翔停产的影响，重庆幻速物流有限公司资金链断裂，公司预计应收重庆幻速物流有限公司运输款4,394.14万元无法收回，已全额计提坏账。2019年公司执行新金融工具准则，将应收账款坏账计提计入信用减值损失。

5、营业外收支

报告期内，公司营业外收入情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2021年1-6月 | 2020年度 | 2019年度 | 2018年度 |
|-----------|-------------|--------------|--------------|--------------|
| 罚款收入 | 2.65 | 27.03 | 22.03 | 19.55 |
| 其他 | 0.64 | 5.95 | 4.33 | 10.30 |
| 合计 | 3.30 | 32.97 | 26.36 | 29.85 |

公司营业外收入主要是对承运商和作业人员的违规行为及考核不达标罚款收入。

报告期内，公司营业外支出情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2021年1-6月 | 2020年度 | 2019年度 | 2018年度 |
|-----------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| 对外捐赠 | 14.88 | 5.50 | 0.50 | -- |
| 罚款支出 | -- | 11.86 | 40.76 | 2.49 |
| 其他 | 1.42 | 3.98 | 10.85 | 15.90 |
| 合计 | 16.30 | 21.34 | 52.11 | 18.39 |

公司营业外支出主要为客户考核罚款、质损赔偿、税务滞纳金、办公用车交通违章罚款等。

公司客户与公司签署的销售合同通常会约定安全规范作业等考核条款和赔偿条款，以东风小康为例，其《商品车运输管理规定》覆盖了计划传递、进厂提

车、运输安全环保要求、起运运输、到达交付、运力管理、运输质损管理、随车物品管理等多个流程。考核条款包括统一着装、佩戴工牌、按时提车、严禁野蛮操作等，对于违反相应条款的，分别处以不同金额罚款。对于发生商品车质损的，由客户客服部判定责任，计划物流部出具《运输质损索赔表》并由财务部在运费中扣除赔付款并转付至经销商。

对于日常着装、佩戴工牌等安全规范作业相关的考核，公司将其计入营业外支出中罚款支出。对于因发生质损、货物短缺导致公司承担赔偿责任部分，公司将其计入营业外支出中其他部分。

报告期内，公司营业外支出中不存在其他行政处罚及未结诉讼、仲裁、纠纷情形，报告期内发行人不存在重大违法违规情形。

报告期内，公司营业外收入和营业外支出占公司利润总额比例较小，对公司净利润不构成重大影响。

6、所得税费用

报告期内，公司所得税费用明细情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2021年1-6月 | 2020年度 | 2019年度 | 2018年度 |
|----------------|---------------|-----------------|-----------------|---------------|
| 当期所得税费用 | 597.15 | 1,233.05 | 1,340.63 | 1,257.65 |
| 递延所得税费用 | 13.96 | -57.10 | -50.52 | -396.50 |
| 所得税费用合计 | 611.11 | 1,175.95 | 1,290.11 | 861.15 |

根据财政部、海关总署、国家税务总局于2011年7月27日发布的《关于深入实施西部大开发战略有关税收政策问题的通知》（财税[2011]58号），报告期内母公司享受15%的所得税税率。报告期内，公司及全资子公司不同年度享受的税率详见本招股说明书“第十节 财务会计信息”之“九、公司适用的税率及享受的税收优惠政策情况”。

报告期内，公司所得税费用分别为861.15万元、1,290.11万元、1,175.95万元和611.11万元，其中递延所得税费用-396.50万元、-50.52万元、-57.10万元和13.96万元。递延所得税费用主要是坏账准备、递延收益变动形成。

报告期内，公司所得税费用与会计利润的关系如下：

单位：万元

| 项目 | 2021年1-6月 | 2020年度 | 2019年度 | 2018年度 |
|--------------------------------|---------------|----------|----------|----------|
| 利润总额 | 3,828.85 | 7,538.52 | 8,031.31 | 5,384.08 |
| 按母公司适用税率计算的所得税费用 | 574.33 | 1,130.78 | 1,204.70 | 807.61 |
| 子公司适用不同税率的影响 | 0.62 | -5.23 | -1.83 | 47.61 |
| 调整以前期间所得税的影响 | 1.76 | -36.23 | 19.19 | 24.20 |
| 所得税税率变动对可抵扣暂时性差异的影响 | 3.70 | -1.02 | 13.05 | -- |
| 非应税收入的影响 | -4.85 | -28.99 | -28.08 | -28.37 |
| 不可抵扣的成本、费用和损失的影响 | 20.48 | 58.90 | 44.14 | 8.85 |
| 使用前期未确认递延所得税资产的可抵扣亏损的影响 | -- | -- | -- | -- |
| 本期未确认递延所得税资产的可抵扣暂时性差异或可抵扣亏损的影响 | 15.08 | 57.73 | 38.94 | 1.25 |
| 所得税费用 | 611.11 | 1,175.95 | 1,290.11 | 861.15 |
| 所得税费用占利润总额比例 | 15.96% | 15.60% | 16.06% | 15.99% |

报告期内，综合当期所得税费用和递延所得税费用的影响，公司各期所得税费用占同期利润总额的比重分别为 15.99%、16.06%、15.60%和 15.96%，介于公司各经营主体适用的所得税率 25%和 15%之间，所得税率处于合理期间。

（七）重要非经常性损益项目

报告期内公司非经常性损益明细详见本招股说明书“第十节 财务会计信息”之“七、经注册会计师核验的非经常性损益明细表”，报告期内，公司非经常性损益主要为计入其他收益的政府补助。

报告期内，公司计入非经常性损益的政府补助如下：

单位：万元

| 项目 | 2021年1-6月 | 2020年度 | 2019年度 | 2018年度 | 与资产相关/ 与收益相关 |
|-------------|---------------|--------|--------|--------|-----------------|
| 物流业调整及振兴项目 | 11.25 | 22.50 | 22.50 | 22.50 | 与资产相关 |
| 物流园产业扶持专项资金 | 51.23 | 102.45 | 102.45 | 102.45 | 与资产相关 |
| 物流园产业发展项目 | 115.77 | 214.93 | 200.62 | 169.98 | 与资产相关 |

| 项目 | 2021年1-6月 | 2020年度 | 2019年度 | 2018年度 | 与资产相关/ 与收益相关 |
|-----------------------------------|---------------|-----------------|---------------|---------------|-----------------|
| 物流园车辆购置补贴 | -- | 26.60 | 26.60 | 26.60 | 与资产相关 |
| 沙坪坝财政局就业见习补贴 | -- | -- | 1.04 | -- | 与收益相关 |
| 重庆市沙坪坝区财政局稳岗补贴 | -- | -- | 200.51 | 6.03 | 与收益相关 |
| 企业上市奖励 | -- | -- | -- | -- | 与收益相关 |
| 沙坪坝区交通服务中心上档补助 | -- | -- | -- | 5.00 | 与收益相关 |
| 成都市社会保险事业管理局稳岗返还补贴 | -- | 0.23 | -- | -- | 与收益相关 |
| 重庆市关于支持中小企业应对新型冠状病毒感染肺炎疫情实施援企稳岗返还 | -- | 108.40 | -- | -- | 与收益相关 |
| 重庆市拟上市重点培育企业财政奖补 | -- | 538.87 | -- | -- | 与收益相关 |
| 成都市就业服务管理局失业金 | -- | 0.23 | -- | -- | 与收益相关 |
| 失业保险管理中心稳岗返还补贴资金 | -- | 0.64 | -- | -- | 与收益相关 |
| 2020年度单位社保补贴-建档立卡贫困劳动力 | 1.13 | -- | -- | -- | 与收益相关 |
| 计入当期损益的政府补助合计 | 179.38 | 1,014.86 | 553.72 | 332.57 | |

报告期各期，公司计入当期损益的政府补助对公司经营成果的影响减小。随着公司未来主营业务收入和毛利的进一步增长，政府补助对公司盈利的影响预计将逐步降低。

三、现金流量分析

报告期内，公司现金流量情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2021年1-6月 | 2020年度 | 2019年度 | 2018年度 |
|--------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 经营活动产生现金流量净额 | -1,273.28 | 6,687.90 | 11,283.54 | 4,329.19 |
| 投资活动产生现金流量净额 | -3,787.58 | 1,110.08 | -9,564.98 | -5,887.39 |
| 筹资活动产生现金流量净额 | 4,917.55 | -3,857.11 | 1,487.00 | -4,447.08 |
| 现金及现金等价物净增加额 | -143.32 | 3,940.86 | 3,205.55 | -6,005.29 |

2018年至2020年，公司经营活动产生的现金流量均为正，表明公司盈利质量较好。2020年，受疫情及春节影响，公司销售规模下降导致公司收到的现金减少，导致当期经营活动产生的现金流量净额较2019年有所减少。2021年上半年，受支付票据保证金和保函保证金影响，导致2021年1-6月经营活动产生现金流量净额为负。

2018年至2019年公司投资活动产生的现金流量净额为负，主要系公司正处于快速发展阶段，同时为了应对治超的影响，在报告期内购买了车辆等长期资产。2020年，公司收回理财产品4,300.00万元，当期投资活动产生现金流量净额为正。2021年上半年，公司持续推进募投项目建设，导致当期投资活动产生现金流量净额为-3,787.58万元。

公司2019年筹资活动产生的现金流量净额为正，主要系当期引入了新的投资者，2018年和2020年筹资活动产生现金流量净额为负，主要系公司向股东分配股利影响。2021年上半年，公司陆续向重庆农村商业银行股份有限公司沙坪坝支行和中国建设银行股份有限公司定州支行新增了部分借款，导致2021年1-6月筹资活动产生现金流量净额为4,917.55万元。

（一）经营活动现金流量分析

报告期各期，公司经营活动产生的现金流量情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2021年1-6月 | 2020年度 | 2019年度 | 2018年度 |
|-------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| 销售商品、提供劳务收到的现金 | 44,184.10 | 76,176.78 | 87,036.74 | 81,398.33 |
| 收到其他与经营活动有关的现金 | 495.69 | 3,370.96 | 945.76 | 2,430.32 |
| 经营活动现金流入小计 | 44,679.80 | 79,547.73 | 87,982.50 | 83,828.64 |
| 购买商品、接受劳务支付的现金 | 34,332.14 | 60,367.45 | 59,038.97 | 64,172.85 |
| 支付给职工以及为职工支付的现金 | 4,295.82 | 7,371.32 | 8,163.23 | 7,226.18 |
| 支付的各项税费 | 2,446.19 | 3,240.34 | 5,271.15 | 4,805.45 |
| 支付其他与经营活动有关的现金 | 4,878.93 | 1,880.73 | 4,225.61 | 3,294.97 |
| 经营活动现金流出小计 | 45,953.08 | 72,859.83 | 76,698.96 | 79,499.45 |
| 经营活动产生的现金流量净额 | -1,273.28 | 6,687.90 | 11,283.54 | 4,329.19 |
| 销售商品、提供劳务收到的现金/ 营业收入 | 93.76% | 87.82% | 94.62% | 98.17% |

| 项目 | 2021年1-6月 | 2020年度 | 2019年度 | 2018年度 |
|--------------------------|------------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| 购买商品、接受劳务支付的现金/ 营业成本 | 82.90% | 80.58% | 75.17% | 94.44% |
| 净利润 | 3,217.74 | 6,362.57 | 6,741.20 | 4,522.92 |
| 经营活动产生的现金流量净额与 净利润的差异 | -4,491.02 | 325.33 | 4,542.34 | -193.73 |

报告期内，随着公司生产经营规模的不断扩大，销售商品、提供劳务收到的现金和购买商品、接受劳务支付的现金均呈增加趋势。

报告期内，公司销售商品、提供劳务收到的现金占营业收入比例分别为98.17%、94.62%、87.82%和93.76%，购买商品、接受劳务支付的现金占营业成本的比例分别为94.44%、75.17%、80.58%和82.90%，公司销售收现比整体较高。

2020年受疫情影响，公司销售商品、提供劳务收到的现金占营业收入比呈一定程度下降。2021年1-6月，随着汽车销售回暖，公司销售商品、提供劳务收到的现金占营业收入比相应上升。

1、净利润调整为经营活动现金流量

报告期内，净利润调节为经营活动现金流量的明细表如下表所示：

单位：万元

| 项目 | 2021年1-6月 | 2020年度 | 2019年度 | 2018年度 |
|--|-----------|----------|----------|----------|
| 净利润 | 3,217.74 | 6,362.57 | 6,741.20 | 4,522.92 |
| 加：资产减值准备 | -192.25 | 182.54 | 355.79 | 4,656.75 |
| 固定资产折旧、油气资产折耗、 生产性生物资产折旧 | 919.98 | 1,779.53 | 1,813.32 | 1,605.92 |
| 使用权资产摊销 | 127.77 | -- | -- | -- |
| 无形资产摊销 | 162.71 | 326.77 | 295.88 | 188.08 |
| 长期待摊费用摊销 | 185.74 | 610.76 | 983.05 | 790.24 |
| 处置固定资产、无形资产和其他 长期资产的损失（收益以“-” 号填列） | -18.32 | 8.63 | 7.68 | 251.14 |
| 固定资产报废损失（收益以 “-”号填列） | -- | -- | -- | -- |
| 公允价值变动损失（收益以 “-”号填列） | -- | 0.68 | -- | -- |
| 财务费用（收益以“-”号填列） | 420.14 | 716.08 | 820.32 | 764.93 |
| 投资损失（收益以“-”号填列） | -60.13 | -161.16 | -63.62 | -63.92 |
| 递延所得税资产减少（增加以 | 51.76 | 2.06 | -16.96 | -703.70 |

| 项目 | 2021年1-6月 | 2020年度 | 2019年度 | 2018年度 |
|-----------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| “—”号填列) | | | | |
| 递延所得税负债增加（减少以“—”号填列) | -37.79 | -59.16 | -33.56 | 307.20 |
| 存货的减少（增加以“—”号填列) | -74.73 | -105.98 | -432.90 | 512.92 |
| 经营性应收项目的减少（增加以“—”号填列) | -3,461.26 | -1,642.46 | -5,330.86 | -2,763.18 |
| 经营性应付项目的增加（减少以“—”号填列) | -2,514.63 | -1,332.95 | 6,144.19 | -5,740.11 |
| 其他 | -- | -- | -- | -- |
| 经营活动产生的现金流量净额 | -1,273.28 | 6,687.90 | 11,283.54 | 4,329.19 |

从上表来看，“资产减值损失”、“固定资产折旧”、“财务费用”和“经营性应收（付）项目的增减”是引起各期经营活动现金流量净额与净利润差异的主要项目。

2018年，受重庆幻速资金链断裂影响，公司资产减值准备较上年增加4,169.89万元，导致当期利润规模下降。同时公司当期加大了应收账款催收力度，公司销售收现比较2017年全年增加12.30%。上述原因共同导致2018年全年经营活动产生的现金流量净额与净利润的差异为-193.73万元。

2019年，公司收入利润规模进一步扩大，受公司新增部分车辆、土地使用权等长期资产的影响，不考虑资产减值影响时，公司净利润规模增速低于收入增速。同时本年度部分供应商货款尚未结算，采购付现比较上年同期下降。此外公司继续保持了应收账款的催收力度，导致公司2019年经营活动产生的现金流量净额与净利润的差异由2018年的-193.73万元增加至4,542.34万元。

2020年末，公司应付账款较2019年末增加1,151.60万元，应收账款较2019年末增加2,273.01万元，经营性应收项目的增加及当期净利润下降导致2020年经营活动产生的现金流量净额较2019年全年减少。

2021年1-6月，受经营性应收项目增加和经营性应付项目减少影响，公司经营活动产生的现金流量净额为负，经营活动产生的现金流量净额与净利润的差异为-4,491.02万元。

2、经营活动现金流与同行业可比公司比较

单位：万元

| 公司名称 | 项目 | 2021年1-6月 | 2020年度 | 2019年度 | 2018年度 |
|------|---------------|-----------|------------|-----------|------------|
| 长久物流 | 经营活动产生的现金流量净额 | 2,710.41 | 65,248.94 | 55,548.97 | -63,482.00 |
| | 净利润 | 5,484.29 | 12,184.07 | 11,740.92 | 40,126.19 |
| | 比例 | 49.42% | 535.53% | 473.12% | -158.21% |
| 安达物流 | 经营活动产生的现金流量净额 | 5,933.91 | 3,945.42 | 813.65 | 3,844.36 |
| | 净利润 | 1,231.85 | 2,797.15 | 3,000.42 | 2,126.80 |
| | 比例 | 481.71% | 141.05% | 27.12% | 180.76% |
| 西上海 | 经营活动产生的现金流量净额 | 4,690.83 | 19,963.14 | 12,809.02 | 16,205.63 |
| | 净利润 | 5,896.30 | 11,804.21 | 10,395.62 | 10,081.31 |
| | 比例 | 79.56% | 169.12% | 123.22% | 160.75% |
| 中铁特货 | 经营活动产生的现金流量净额 | 21,128.01 | 167,109.91 | 71,792.10 | 6,867.63 |
| | 净利润 | 19,217.24 | 35,296.53 | 56,859.66 | 40,216.12 |
| | 比例 | 109.94% | 473.45% | 126.26% | 17.08% |

报告期内，除西上海经营活动产生的现金流量净额占净利润比例均为正且均超过 70%外，长久物流、安达物流和中铁特货经营活动产生的现金流量净额均与净利润存在一定的不匹配性。

西上海除从事汽车物流运输外，还从事汽车零部件生产。2018 年至 2020 年，西上海零部件制造业收入占其主营业务收入比分别为 52.22%、54.29%和 55.23%。收入占比的差异导致公司经营活动现金流与其存在一定差异，具有合理性。

(二) 投资活动现金流量分析

报告期各期，公司投资活动产生的现金流量情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2021年1-6月 | 2020年度 | 2019年度 | 2018年度 |
|---------------------------|-----------|-----------|-----------|--------|
| 收回投资收到的现金 | 8,017.51 | 12,600.00 | 41,100.00 | -- |
| 取得投资收益收到的现金 | 38.27 | 93.42 | 45.28 | 26.33 |
| 处置固定资产、无形资产和其他长期资产收回的现金净额 | 43.51 | 41.44 | -- | 28.48 |
| 收到其他与投资活动有关的现金 | -- | 1,540.00 | 50.00 | -- |

| 项目 | 2021年1-6月 | 2020年度 | 2019年度 | 2018年度 |
|-------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| 投资活动现金流入小计 | 8,099.30 | 14,274.86 | 41,195.28 | 54.81 |
| 购建固定资产、无形资产和其他长期资产支付的现金 | 2,945.88 | 4,164.78 | 7,360.26 | 3,842.20 |
| 投资支付的现金 | 8,001.00 | 8,300.00 | 43,400.00 | 2,000.00 |
| 支付其他与投资活动有关的现金 | 940.00 | 700.00 | -- | 100.00 |
| 投资活动现金流出小计 | 11,886.88 | 13,164.78 | 50,760.26 | 5,942.20 |
| 投资活动产生的现金流量净额 | -3,787.58 | 1,110.08 | -9,564.98 | -5,887.39 |

报告期，公司投资活动产生的现金流量净额分别为-5,887.39万元、-9,564.98万元、1,110.08万元和-3,787.58万元，投资活动现金流入主要为购买理财产品取得的投资收益、收回本金及处置运输车辆等其他固定资产取得的现金。

为应对公路治超的影响，报告期内公司投入资金购买了部分运输车辆，以补充自有运力，同时公司利用部分闲置资金购买了理财产品尚未到期，导致2018年和2019年公司投资活动产生的现金流量为负。2020年，公司部分理财产品到期赎回，导致当期投资活动产生的现金流量净额为正。2021年1-6月，公司持续推进三羊马多式联运（重庆）智能应用基地（一期）项目建设，当期投资活动产生的现金流量净额为-3,787.58万元。

（三）筹资活动现金流量分析

报告期内，公司筹资活动产生的现金流量情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2021年1-6月 | 2020年度 | 2019年度 | 2018年度 |
|---------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| 吸收投资收到的现金 | -- | -- | 4,970.62 | -- |
| 其中：子公司吸收少数股东投资收到的现金 | -- | -- | -- | -- |
| 取得借款收到的现金 | 11,000.00 | 10,850.00 | 14,650.00 | 11,331.00 |
| 筹资活动现金流入小计 | 11,000.00 | 10,850.00 | 19,620.62 | 11,331.00 |
| 偿还债务支付的现金 | 5,525.00 | 11,375.00 | 11,400.00 | 12,110.15 |
| 分配股利、利润或偿付利息支付的现金 | 404.67 | 2,522.53 | 5,345.38 | 2,992.88 |
| 其中：子公司支付给少数股东的股利、利润 | -- | -- | -- | -- |
| 支付其他与筹资活动有关的现金 | 152.78 | 809.59 | 1,388.24 | 675.05 |

| 项目 | 2021年1-6月 | 2020年度 | 2019年度 | 2018年度 |
|---------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 筹资活动现金流出小计 | 6,082.45 | 14,707.11 | 18,133.62 | 15,778.08 |
| 筹资活动产生的现金流量净额 | 4,917.55 | -3,857.11 | 1,487.00 | -4,447.08 |

报告期内，公司筹资活动产生的现金流量净额分别为-4,447.08万元、1,487.00万元、-3,857.11万元和4,917.55万元。

报告期内，公司筹资活动现金流入主要是向银行贷款收到的现金和股东投入的资金，筹资活动现金流出主要是偿还银行本金及利息、分配股利及支付车辆按揭款。

根据公司报告期及目前的业务经营和现金流量状况，公司管理层认为公司有充足的现金偿还债务，公司现金能够满足公司正常运营及偿还债务的现金需求。

四、资本性支出分析

（一）报告期公司主要资本性支出

报告期内，公司用于购建固定资产、无形资产和其他长期资产支付的现金分别为3,842.20万元、7,360.26万元、4,164.78万元和2,945.88万元。资本性支出导致公司折旧、摊销费用的增加，但从长期来看，公司的资本性支出符合战略规划，为公司生产效率的提高、业务结构的优化、核心竞争能力的增强和未来持续发展奠定了基础，并产生了良好的经济效益。

报告期内公司与资本性支出相关的新增长期资产主要如下：

单位：万元

| 项目 | 2021年1-6月 | 2020年度 | 2019年度 | 2018年度 |
|-------|-----------|----------|----------|----------|
| 土地使用权 | -- | -- | 6,545.59 | -- |
| 软件 | -- | -- | 21.87 | 35.85 |
| 运输工具 | -- | 27.92 | 114.23 | 2,311.72 |
| 其他设备 | 10.49 | 45.78 | 14.43 | 35.03 |
| 在建工程 | 8,398.07 | 6,731.42 | 1,227.41 | 1,003.31 |

公司购置的土地使用权为本次募投项目所需土地，购置的运输工具主要系为应对公路治超影响。其他资本性支出主要为三羊马现代物流中心B区、三羊马多式联运（重庆）智能应用基地（一期）等在建工程建设。

报告期内，固定资产、无形资产和在建工程详见本节“一、财务状况分析”之“（一）资产结构及变动分析”之“2、非流动资产的构成及其变化”。

（二）未来可预见的重大资本性支出

截至本招股说明书签署日，除本次股票发行募集资金的投资计划外，公司近期无可预见的重大资本性支出计划。有关募集资金投资项目的具体投资计划详见“第十三节 募集资金运用”。

五、财务状况和盈利能力的未来趋势分析

近年来，公司通过不断的市场开拓和物流网络布局实现了主营业务的快速扩张，报告期内公司营业收入保持稳定增长。公司凭借在汽车物流领域有利的市场地位、稳定的客户群体等竞争优势保持了良好的财务状况和盈利能力，同时也为公司未来业务发展目标的实现奠定了坚实的基础。

（一）财务状况趋势分析

截至2021年6月30日，公司合并报表口径的资产规模为104,673.47万元，净资产为52,288.99万元，资产负债率为50.05%，流动比率和速动比率分别为1.25和1.22。公司资产负债结构较为合理，资产流动性较强，通过本次股票发行上市，公司的财务结构和偿债能力将得以改善，资金结构将更加合理。

（二）盈利能力趋势分析

报告期内，公司营业收入总体保持增长，各期分别实现营业收入、82,916.32万元、91,986.47万元、86,740.26万元和47,126.22万元。实现归属于母公司股东的净利润分别为4,522.92万元、6,741.20万元、6,362.57万元和3,217.74万元，归属于母公司股东的净利润波动主要系重庆幻速应收账款单项计提坏账和2020年新冠疫情的影响。

随着本次募集资金的到位以及募投项目的实施，公司收入规模将继续扩大，在巩固现有市场地位的基础上，在用车市场的开发将有利于公司拓展新的盈利点，增强公司盈利能力，从而提升公司在行业内的综合竞争力。

六、摊薄即期回报的有关事项

根据中国证监会《关于首发及再融资、重大资产重组摊薄即期回报有关事项

的指导意见》（证监会公告〔2015〕31号）对每股收益摊薄情形的要求，公司董事会对本次公开发行股票是否摊薄即期回报进行了分析，制定了填补即期回报措施，相关主体出具了承诺。公司第二届董事会第十四次会议就上述事项进行审议并提交公司2020年第五次临时股东大会审议通过。

（一）本次发行摊薄即期回报对公司主要财务指标的影响

本次发行前，公司总股本为6,003.00万股，本次拟发行不超过2,001.00万股。本次募集资金到位后，公司的股本和净资产将会增加，由于募投项目需要一定时间的建设期和起步发展阶段，且“信息化建设项目”本身不直接产生经济效益。因此在募集资金到位后的短期内，公司的净利润的增幅可能会低于股本和净资产的增幅，公司的每股收益、净资产收益率可能会出现一定幅度的下降，股东即期回报存在被摊薄的风险。

1、财务指标计算主要假设和前提条件

（1）本次发行预计于2021年9月30日实施完毕，该完成时间仅为估计，最终以实际完成时间为准；

（2）假设宏观经济环境、产业政策、行业发展状况、市场情况等方面没有发生重大变化；

（3）假设本公告发布日至2021年9月末公司不考虑可能的分红影响，即不考虑除本次发行和实现净利润之外的因素对净资产的影响，该假设仅用于预测，实际分红情况以公司公告为准；

（4）假设2021年1-9月不存在公积金转增股本、股票股利分配等其他对股份数有影响的事项，亦不进行回购公司股份等减少公司股份的行为；

（5）暂不考虑本次发行募集资金到账后，对公司生产经营、财务状况（如营业收入、财务费用、投资收益等）的影响；

（6）免责声明：以上假设中关于本次发行前后公司主要财务指标的情况仅为测算本次公开发行摊薄即期回报对公司主要财务指标的影响，不代表公司对2021年度经营情况及趋势的判断，不构成公司的盈利预测，投资者不应据此进行投资决策，投资者据此进行投资决策造成损失的，公司不承担赔偿责任。

2、对主要财务数据的影响

基于上述假设情况，公司测算了本次发行对公司每股收益的影响如下：

| 项目 | 2020 年度 | 2021 年度（预测） | |
|--|----------|-------------|----------|
| | | 发行前 | 发行后 |
| 总股本（万股） | 6,003.00 | 6,003.00 | 8,004.00 |
| 假设基础：2021 年扣除非经常性损益归属公司股东的净利润与 2020 年度持平 | | | |
| 扣除非经常性损益后归属于母公司股东净利润（万元） | 5,570.60 | 5,570.60 | 5,570.60 |
| 扣除非经常性损益后基本每股收益（元/股） | 0.93 | 0.93 | 0.86 |
| 扣除非经常性损益后稀释每股收益（元/股） | 0.93 | 0.93 | 0.86 |

（二）董事会选择本次发行的必要性和合理性

本次发行是在现有业务基础上，扩大市场规模，完善服务结构，从而提升公司市场竞争力和持续盈利能力。本次发行的必要性和合理性详见本招股说明书“第十三节 募集资金运用”之“四、募集资金投资项目的具体情况”。

（三）本次募集资金投资项目与公司现有业务的关系

本次募集资金投资项目与公司现有业务的关系详见本招股说明书“第十三节 募集资金运用”之“三、募集资金投资项目与公司现有主要业务、核心技术的关系”。

（四）发行人从事募集资金项目在人员、技术、市场等方面的储备情况

公司在市场、人员、技术等方面已经具备实施募投项目条件。

1、市场储备

公司具备广泛的客户资源，公司与长安汽车、东风小康、纳爱斯、娃哈哈等汽车生产销售企业及普通货物生产企业形成长期稳定的合作关系，优质的客户资源为公司开拓国内市场提供了稳定的销售渠道，也为公司持续的市场开拓和募集资金投资项目的实施创造了良好的条件。

2、人员储备

目前公司已初步建成完善人力资源管理体系，通过自身培养与外部引进业务技能熟练、实战经验丰富的人才相结合的理念，组成了一支战斗力极强的专业业

务团队。完善的人才结构能够为公司在此次募投项目提供充足的人员储备。

为提高管理效率、保证高质量地完成募投项目，募投项目运行所需的人员将以内部人才培养为主，部分工作人员将从外部招聘。募投项目所需的管理人员，主要在公司内部进行择优选拔，保证项目管理人员的能力匹配。相应的生产人员、销售人员等，也将从公司各对应部门提前确定储备名额，安排综合素质较强的员工担任，以保证募投项目的顺利投产和运行。

3、技术储备

目前，公司已在全国各地初步建设了多个物流网络基地，形成了符合公司和行业特点的物流基地拓展模式，积累了丰富的物流管理运营经验。公司根据物流基地职能要求，已根据潜在业务量等因素合理确定物流基地规模、人员和车辆储备。为了提高服务能力，公司积极与下游客户保持持续沟通，根据客户的需求，制定适应客户的运输方案，并不断补充和扩大服务团队以适应市场发展的需求。公司具备成熟的运营管理经验，为募投项目的实施奠定坚实的技术储备。

（五）填补被摊薄即期回报的措施及承诺

详见本招股说明书“重大事项提示”之“三、关于填补即期回报的措施和承诺”。

第十二节 业务发展目标

一、公司发展战略

公司践行“‘提高客户竞争力’是公司生存发展的基础，‘客户持续信任’是公司的至高荣誉”的经营理念，通过融合智能化、信息化技术方式，强化多式联运创新模式的核心竞争力，致力成为多式联运领域具有领先优势的全国性现代综合物流企业。

公司将充分利用首次公开发行股票并上市契机，加大物流基地、网点布局的投入力度，同时持续加强对服务方式创新、人才引进培养和信息化系统建设投入，进一步提升物流服务水平，巩固提升公司的核心竞争能力。

公司未来发展规划：



二、当前和未来两年的发展计划

（一）发展目标

未来两年，公司将在现在业务基础上，通过包括股票融资在内的多种筹资渠道筹集发展资金，实现对公司现有业务的补充，同时加大在物流网络布局和物流基地建设的投入，进一步提升公司核心竞争力，实现运输规模、服务水平、管理

能力的提升，实现向全国性现代综合物流企业的转变。

（二）发展规划

前述业务发展目标是在公司现有业务的基础上，基于行业发展趋势、公司核心技术和业务战略布局制定的，将使公司主营业务在广度和深度上得到全方位的拓展。为适应公司前述发展战略目标及业务的稳步发展，拟通过以下路径实现：

1、继续扩大物流服务网络计划

公司已在全国设立多个商品车发运基地、仓储配送中心，但受限于行业起步较晚、基础设施的不完善，一定程度上限制了公司开展全国性的多式联运物流业务。随着近年来各项政策、规划的不断出台和实施，铁路市场化改革的不断深入、大交通管理体制的改革，制约多式联运快速发展的各项瓶颈因素在不断解决。公司将紧跟改革的步伐，抓住机遇积极布局。为进一步提高公司在多式联运领域的竞争力及向汽车物流其他领域开拓奠定坚实的网络基础，公司将集中现有资源，加强物流基地建设，完善物流网络布局，提高服务效率。

2、融合发展智能化、信息化设施和系统计划

公司将进一步加强智能化、信息化设施和系统建设投入，增强对多式联运业务创新支持。在原有信息系统的基础上，公司将以自有和募集资金加大对物流数字化运营和智能化作业的建设投入，形成数字化运营为多式联运业务开展的信息中心，规范生产作业，提升公司管理水平；对主营业务实现从指令（订单）接收、生成作业指令、发运、在途过程及交车等的全过程可控及透明；通过数据分析为管理决策提供支撑；建立并执行信息化管理制度，强化信息化项目管理；搭建信息化的服务团队，提高公司信息水平。

3、人才引进及培养计划

公司将进一步强化人力资源管理，统筹兼顾，不断探索建立具有前瞻性的人力资源管理模式。公司计划逐年从高校接收相关专业的应届本科生、硕士生来充实技术人员队伍和管理人员队伍，尽快改善公司人员结构状况，确保公司的发展后劲；公司将在现有基础上继续完善内部培训、激励机制，对中层管理人员和骨干员工进行轮训，不断提升核心团队的综合业务能力；同时完善岗位责任制和绩效评价体系，为员工提供良好的职业发展空间，体现优秀人才价值；改善高层管

理人员和高级技术人员的待遇，并在条件成熟时，制订和实施股权激励机制，确保公司人才战略计划有效实施。

4、并购重组措施计划

在高度竞争的产业形势下，公司考虑在有机成长的同时，通过投资并购国内外优秀的物流企业，使公司能够覆盖更多的服务范围、占领更多细分市场，为公司的可持续发展奠定基础。公司将综合评估标的公司的管理团队和企业文化与本公司的兼容性，保障公司核心竞争力的加强和进一步发展，实现 1+1>2 的行业整合协同效果。

5、多元化融资计划

公司将发挥在业界的知名度和信誉优势，积极发挥资本市场以及金融机构、专业投资机构等融资渠道的作用，从多个维度为公司的业务发展筹措资金。在综合考虑自身实力、发展需要、资金成本、资本结构等要素的前提下，通过股权融资、银行贷款、项目资助和合资经营等多元化的方式筹措资金，满足公司快速发展的需求。

三、拟定上述计划所依据的假设条件

- 1、国家宏观经济、政治、社会环境处于正常状态；公司经营所遵循的现行法律、法规及国家有关公司所处行业的政策将不会发生重大变化；
- 2、公司所处行业正常发展，没有出现重大市场不利情形；
- 3、本次股票发行能够如期完成，募集资金能够按时到位，拟投资项目按计划进行；
- 4、公司的经营管理水平能够充分适应公司规模及业务量的增长，管理层及核心技术人员不发生重大流失；
- 5、无其他不可抗力及不可预见的因素造成的重大不利影响。

四、实施上述计划将面临的主要困难

公司在快速发展的过程中，随着业务规模的扩大，运输网络布局、信息系统的升级开发、物流基地建设等将会产生大量的资金需求，资金不足，融资渠道单

一成本为制约公司实现上述目标的不利因素。此外，随着公司业务的进一步发展，募投项目的建设实施，对更多技术、营销和管理等方面的人才需求增长明显，会给公司现有管理、销售团队带来一定的考验。

五、上述业务发展规划与现有业务的关系

上述业务发展目标是在公司现有业务的基础上，基于行业发展趋势、公司核心技术和业务战略布局制定的，将使公司主营业务在广度和深度上得到全方位的拓展。公司的发展计划是在现有商品车物流业务上的进一步拓展，在巩固现有业务规模的同时向在用车等领域进行延伸，充分发挥公司在现在业务基础上的技术积累，提升公司在管理、销售等环节的业务能力，全面提升公司的综合实力，增强公司在行业中的竞争地位。

六、未来发展的主要瓶颈与应对计划

（一）未来发展瓶颈

公司现在已经具备一定的核心竞争力，是西南、西北等地区的细分市场较具影响力的第三方物流企业。然而与国内大型汽车制造企业附属的控股或参股的企业相比，公司的规模相对较小，在客户资源、信息技术、物流网络上尚存在差距，可能形成企业未来发展瓶颈，具体而言：

1、客户资源瓶颈

汽车物流行业订单源头来自于汽车制造企业，而汽车制造行业集中度较高且呈现持续上升态势。因此，能否与汽车生产厂家建立良好的关系，开展广泛合作是汽车物流运输企业生存发展的关键。大型汽车制造企业对物流保障、质量、时间、成本等方面都有非常严格的要求，物流企业在进入汽车制造企业的物流供应体系前，汽车制造企业会对进入物流企业进行严格的评审，通过评审后，方能成为其物流供应商，这一过程需要花费大量时间。一旦选定合格的物流供应商后，汽车制造企业不会频繁的进行更换。由于难以在短时期内获得客户充分认可，较大程度上制约新进入者介入特定物流服务领域累积客户资源。

公司通过多年行业深耕，赢得国内众多汽车主机厂信任并建立长期合作关系，公司与包括长安福特、长安汽车、长安铃木、东风小康、华晨鑫源等在内的

多个乘用车汽车生产销售企业建立了直接或间接的稳固合作关系，并在长安、东风小康主要客户中占据有较高的运输份额。

整体而言，公司客户资源仍相对有限，在一定程度上制约了公司发展。

2、信息技术瓶颈

物流业务的发展与信息技术发展息息相关，通过信息化建设，能够实现物流信息资源的共享、合理配置，达到路线和成本的双优化。特别是随着运输规模的扩大，运输线路的拉长以及多式联运的普及，借助信息技术来降低物流企业自身的管理成本、提升服务质量愈加的关键。物流企业对信息技术的掌握是通过长时期的运营测试将自身的业务流程、业务规模相匹配，寻找符合自身的成本优势运输路线和服务区域，构建起相应的物流网络。

公司将信息技术与多年物流行业经验紧密结合，结合自身生产业务需求自主开发物流信息化平台VLM，实现了物流过程信息采集的自动化，能够为客户提供准确及时全程跟踪信息。但为不断适应公司业务的变化，应对业务多样性、复杂性，并考虑将公司各板块业务有机联结为一体，提升内部管理机制，实现流程化、平台化、标准化。仍然非常有必要在信息化建设上增加相应投入，增强公司的业务数据处理能力。

因此，公司目前的信息化水平在一定程度上形成公司发展瓶颈。

3、物流网络瓶颈

汽车物流企业只有具备一定规模物流网络，才能提供全流程的服务，实现规模效益。随着我国“一带一路”、长江经济带等国家战略的深入开展，“渝新欧”国际铁路联运大通道的贯通，以及人民生活水平不断提高，我国中西部地区汽车消费市场快速增长，各大汽车企业逐渐将销售重心转向中西部二三线城市。结合汽车销售重心的变化，物流企业需要不断构建并完善物流网络，保证商品车物流服务的准确性、安全性和即时性，以便更好的适应消费市场变化。布局合理且广泛的物流网络能更科学的实现货物的装载和存储，降低铁路和公路空返率，达到成本的有效管控。物流网络的布局和扩张需要相当长的时间和大量的资金投入。拥有覆盖全国主要区域的物流网络，是提供较大规模物流服务的必备条件。在高端物流服务领域，缺乏规模经济标准的物流企业，不具备覆盖全国主要区域的物

流业务网络，无法满足客户对综合物流服务的需求。

公司已在全国设立多个商品车发运基地、仓储配送中心，但受限于行业起步较晚、基础设施的不完善，一定程度上限制了公司开展全国性的多式联运物流业务，从而形成制约公司多式联运快速发展的瓶颈。

（二）未来发展瓶颈应对计划

应对未来发展的主要瓶颈，公司将采取以下方式：

1、进一步提高现有客户的物流运输比例

公司现有主要客户由于运输方式变化、新增线路、新增车型仍将给公司带来较大的收入增长空间。

受公路治超利好多式联运，预期公司两端业务将呈现大幅增长，根据中国铁路总公司计划，至2020年铁路实现运输商品车900万台（受疫情因素影响，计划实现略有滞后）。两端作业量按照铁路发运量2倍估算，参考2020年公司结点作业量占有率30.29%及2020年两端作业单价，公司装卸及配送作业量将分别达到545万台，预计实现两端作业收入6.83亿元。同时，公司目前结点占有率为30.29%，通过后期公司不断加大在场站建设、设备投入、客户维护、管理水平等竞争关键领域的投入，使公司在各个竞争要素上的竞争能力不断加强，信息系统不断完善，运输能力不断增强，从而不断扩大公司结点占有率并使公司业务增长。

2、持续增加新客户开发

报告期内，公司在市场风险增加，行业景气度下降的情况下，积极开发新客户，保持了客户集中度下降的良好趋势，有效降低了市场下行压力带来的影响，同时也提高了公司整体业绩的抗风险能力。报告期内，公司新进入了奇瑞汽车、华晨鑫源等主机厂的供应商体系。新进入的客户预计将在未来几年内持续给公司带来业务增长。

另一方面，随着公司积累的客户基数越来越大，公司获得了越来越多的国内主机厂的认可。尤其是2018年公司进入了奇瑞汽车的供应商体系，开启了公司进入采取公路物流为主的主机厂新篇章。随着公司给越来越多的主机厂进行物流运输，公司的市场知名度等竞争力将逐步增加，并有更多机会进入其他主机厂物流

供应体系。

3、进一步加强智能化、信息化设施和系统建设投入，增强对核心竞争力支持

信息技术在物流领域的应用能较大提升物流运营效率和效益，是现代物流企业核心竞争力的重要表现。为增强对公司核心竞争力支持，在原有信息系统的基础上，公司将以自有和募集资金加大对物流数字化运营和智能化作业的建设投入，形成数字化运营为多式联运业务开展的信息中心，规范生产作业，提升公司管理水平；对主营业务实现从指令（订单）接收、生成作业指令、发运、在途过程及交车等的全过程可控及透明；通过数据分析为管理决策提供支撑；建立并执行信息化管理制度，强化信息化项目管理；搭建信息化的服务团队，提高公司信息水平。

4、继续扩大物流服务网络，使公司主营业务在广度和深度上得到全方位的拓展

物流网络覆盖能力是现代物流企业的核心竞争力之一，公司已在全国设立多个商品车发运基地、仓储配送中心，但受限于行业起步较晚、基础设施的不完善，一定程度上限制了公司开展全国性的多式联运物流业务。随着近年来各项政策、规划的不断出台和实施，铁路市场化改革的不断深入、大交通管理体制的改革，制约多式联运快速发展的各项瓶颈因素在不断解决。公司将紧跟改革的步伐，抓住机遇积极布局。为进一步提高公司在多式联运领域的竞争力及向汽车物流其他领域开拓奠定坚实的网络基础，公司将集中现有资源，加强物流基地建设，完善物流网络布局，提高服务效率。

5、募投项目的实施将进一步扩展服务区域、提高公司竞争力

公司拟通过本次募集资金投资项目构建以多式联运创新模式为公司的业务平台，提升和强化数字化运营和智能化作业能力，形成多式联运与智慧物流的交叉融合，产生协同效应，增强公司核心竞争力。未来，随着募投项目的实施，公司服务区域将会得到进一步拓展，公司竞争力将进一步增强，对单一区域市场的倚重程度将会进一步下降。

第十三节 募集资金运用

一、本次募集资金运用概况

（一）本次募集资金

1、本次募集资金计划及投资项目备案情况

公司于2020年11月16日召开了第二届董事会第二十一次会议，于2020年12月1日召开了2020年第五次临时股东大会，审议通过了关于募集资金运用的议案。公司本次募集资金均围绕主营业务进行，扣除发行费用后，按重要性原则投入以下项目：

单位：万元

| 项目名称 | 项目总投资 | 拟用募集资金 | 建设期（月） | 项目备案情况 | 项目环评情况 |
|-----------------------|------------------|------------------|-----------|--------------------------|--------------------|
| 三羊马多式联运（重庆）智能应用基地（一期） | 34,922.26 | 15,453.73 | 24 | 2019-500106-54-02-066257 | 202050010600000832 |
| 信息化建设项目 | 4,046.00 | 4,000.00 | 42 | 2020-500106-54-03-120085 | -- |
| 补充流动资金 | 8,000.00 | 8,000.00 | -- | -- | -- |
| 合计 | 46,968.26 | 27,453.73 | -- | -- | -- |

2、项目前期资金投入及募集资金到位后的安排

为充分抓住市场机遇，募集资金到位前，公司将根据项目实际建设进度以自筹资金先行投入。

募集资金到位后，将用募集资金置换前期投入的自筹资金。若本次发行的实际募集资金量少于项目的资金需求量，公司将通过自有资金或其他融资途径自行解决资金缺口，从而保证项目的顺利实施。若本次发行实际募集资金（扣除对应的发行费用后）超过上述募投项目的投资需要，则多余资金将按照国家法律、法规及证券监管部门、交易所的相关规定履行法定程序后使用。

（二）保荐人及发行人律师关于募投项目符合产业政策、环境保护、土地管理及其他法律法规的意见

保荐机构和发行人律师认为：发行人本次募集资金拟投资项目已取得国家投

资主管部门、环境保护主管部门、土地主管部门的必要批准，符合国家产业政策、环境保护、土地管理及其他法律、法规和规章的规定。

（三）募集资金专项存储制度的建立及执行情况

根据法律法规的规定，公司 2020 年第五次临时股东大会审议通过《募集资金管理办法》。公司将严格按照相关要求将募集资金存放于专用账户集中管理，专款专用，并接受保荐机构、开户银行、证券交易所和其他有权部门的监督。

公司将在募集资金到位后的规定时间内与保荐机构、存放募集资金的商业银行签订三方监管协议，并在协议签订后及时公告协议主要内容。公司募集资金存放于董事会决定的专户集中管理，严格执行募集资金管理的相关法律、法规、规范性文件的相关规定，做到专款专用。

（四）募集资金投资项目实施后对公司同业竞争和独立性的影响

本次募集资金投资项目实施后，公司与控股股东及关联方之间不会新增同业竞争的情况，且不存在对公司独立性产生不利影响的情形。

二、董事会对募集资金投资项目可行性的分析意见

公司董事会对本次发行募集资金投资项目的可行性进行了认真分析，认为募集资金投资项目具有良好的市场前景和盈利能力，能有效提高募集资金使用效益，防范投资风险，主要体现在以下几方面：

第一、经营规模方面。三羊马多式联运（重庆）智能应用基地（一期）与公司主营业务紧密相关，实施后，将进一步扩大公司现有经营规模 and 市场份额。此外，公司已经拥有一批高素质、结构合理、富有凝聚力的人员队伍，为未来经营业务的发展和募集资金投资项目的实施奠定了良好的人才基础。因此，公司募集资金投资项目的实施与公司现有经营规模以及对未来发展预期总体相符。

第二、财务状况方面。2018 年至 2020 年，公司分别实现营业收入 82,916.32 万元、91,986.47 万元和 86,740.26 万元，经营活动现金流量净额分别为 4,329.19 万元和 11,283.54 万元和 6,687.90 万元。公司营业收入持续稳定，现金流状况较好，有能力支撑本次募集资金投资项目的实施和后续运营。本次募集资金投资项目的实施，将增强公司资金流动性，拓展市场范围，公司盈利能力将进一步增强。

本次募集资金到位后，将增强公司资金实力，为公司长远发展和战略实施奠定坚实的基础。

第三、管理能力方面。凭借在汽车物流领域多年的专业化经营，公司已逐步建立了一套完善的公司经营制度，积累了丰富的管理经验。公司严格按照上市公司的要求规范运作，不断完善治理制度和内部控制制度，充分发挥股东大会、董事会和监事会在重大决策、经营管理和监督方面的作用。公司现有管理能力能够支撑本次募集资金投资项目的实施与运营。

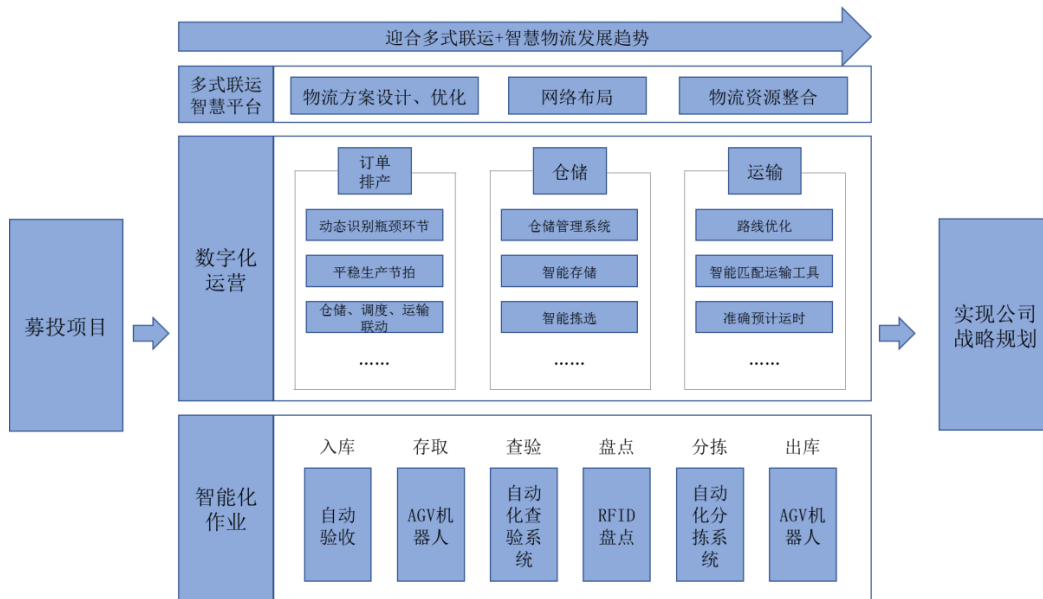
综上，公司董事会认为：公司本次发行股票募集资金投资项目经过了充分的可行性研究论证，预期经济效益良好，与现有生产经营规模、财务状况、技术水平及管理能力等方面均相适应，具备实施可行性。

三、募集资金投资项目与公司现有主要业务、核心技术的关系

随着物流业的转型升级，我国物流行业未来发展两大趋势日益明显：一是多式联运广泛应用；二是智慧物流需求不断增强。智慧物流具体应用主要体现在数字化运营和智能化作业两大方面。

基于对上述趋势的判断，公司拟通过本次募集资金投资项目构建以多式联运模式为公司的业务平台，提升和强化数字化运营和智能化作业能力，形成多式联运与智慧物流的交叉融合，产生协同效应，增强公司核心竞争力。募投项目的实施将进一步提高发行人的竞争力。

公司拟打造多式联运+智慧物流架构图



公司本次募集资金投资项目是在公司现有主营业务的基础上，结合国家产业政策和行业发展特点，充分考虑多式联运和智慧物流发展方向以及行业发展趋势，以现有经营能力为依托作出的投资计划，与公司主营业务紧密相连。通过三羊马多式联运（重庆）智能应用基地（一期）项目，构建多式联运与智慧物流交叉融合的业务架构，实现数字化运营能力、智能化作业能力与多式联运融合。通过实施信息化系统项目，强化应对业务多样性处理能力，将公司各板块业务有机联结为一体，提升内部管理机制，实现流程化、平台化、标准化。通过实施补充流动资金项目，可以满足公司业务需求和开拓新的业务领域。

上述募集资金投资项目的有效实施将提升市场认可度和品牌影响力，有助于拓展公司业务范围，有效改善服务能力和质量，全面优化公司业务流程，为公司成为线上线下平台资源一体发展的、在多式联运领域具有领先优势的全国性现代综合物流企业奠定坚实的基础。

四、募集资金投资项目的具体情况

（一）多式联运（重庆）智能应用基地项目（一期）

1、项目概况

在用车物流市场是继商品车物流市场后，汽车物流业务新的增长点，是公司长期战略规划布局的重要方面。本项目建设用地面积 65,961.00 平方米，总建筑

面积 76,991.53 平方米，通过建设多式联运（重庆）智能应用基地项目（一期），公司将发力在用车物流细分市场，形成以在用车的集散分拨的主要业务形态。在用车物流是继商品车物流业务之后，公司主营业务收入的又一重要来源。在本项目中，通过应用 AGV 智能停车系统、操作管理平台系统等技术，提升公司在用车业务领域在多式联运、仓储配送、物流信息等方面的整合能力，打造成为立足重庆、覆盖全国主要在用车市场的在用车智慧物流分拨中心。项目的实施将提升公司的物流技术应用和管理水平，有效控制不断上升的人力成本，逐步实现物流作业零差错、零质损的精细化管理目标，巩固和拓展公司多式联运的运营实力，对提高公司在现代物流服务领域的竞争优势具有重要的战略的意义。

2、项目建设必要性分析

（1）公司战略目标的重要组成部分

在用车物流市场是汽车物流市场未来发展的新趋势，也是公司自成立以来坚持围绕汽车物流发展的细分市场之一。公司在运用多式联运的基础上，着力构建互联网在用车物流平台，实现线上线下协同发展。

本项目是公司未来战略目标的重要组成部分，是公司实现由现阶段经营策略向未来战略目标转型升级的重要步骤，是公司打造在用车智能化多式联运的主要载体，将有效地对战略目标起到承上启下的作用，是公司形成商品车和在用车业务齐头并进、协同发展的基础和保障。

（2）增强公司核心竞争力的需要

传统在用车物流特点主要表现为点到点、短距离、运量小、运输设备单一，物流操作管理粗放。通过引入以多式联运综合物流服务，将在用车批量集散分拨、长距离运输变为可能。

同时，随着各种电子设备、通信技术的快速发展，物流行业的作业效率得到了大幅度提高，各类运输工具、搬运装卸设施以及信息化技术得到了优化。本项目通过结合 AGV 智能停车系统、操作管理平台系统等技术手段的应用，有效提升多式联运方式的管理效率，缩短物流中间环节的时间，减少差错率，保证在用车在存放、转运中不受到重大损害，向零质损的管理目标靠近。此外，通过实施本项目，减少在用车传统物流作业中的人力投放，从而达到降本增效的目的。

多式联运方式及信息化、智能化的技术融合应用将是未来物流发展的重要方向，能显著提升公司的运营效率，是传统物流企业转型升级的必然趋势，是公司在发展过程中不断增强的核心竞争力重要体现。

（3）把握下游发展趋势，抢抓行业发展机遇

二手车物流构成了目前在用车物流最主要需求，而自驾游托运是在用车物流另一个增长点。

①中国二手车物流市场具有较好的成长性

美国拥有全球最大的汽车市场，自 2005 年起，美国二手车的年销量稳定在 3,500-4,500 万辆之间，是新车年销量的三倍。近几年，我国二手车销量不断增加，与新车销售量的差距在逐渐缩小，但新车销量仍为主导，是二手车销量的 1.7 倍左右。

未来，随着商品车不断投放市场，二手车的基数将不断增加，发展趋势将与美国趋同。因此，我国二手车市场目前正处于快速成长阶段，未来发展空间较大，二手车物流市场亦属于新兴物流市场领域，市场规模会随着在用车市场规模增长而增长。

②自驾游物流市场潜力较大

旅游者在很多时候会在到达某一旅游区域后，在当地选择租赁车辆进行自驾游。为此，国内主要的汽车租赁企业会在旅游热点线路上投放车辆，便于自驾游人士能顺利租赁车辆出行。车辆的移动会带来自驾游车辆托运的需求。根据《全球自驾游报告 2019》数据显示，2018 年中国国内自驾游达到 5.8 亿人次，同比增长 35.6%，而在中国区域暑假最受欢迎地区主要为西北地区，自驾游排名前五的城市包括甘肃、新疆、青海、宁夏、云南。

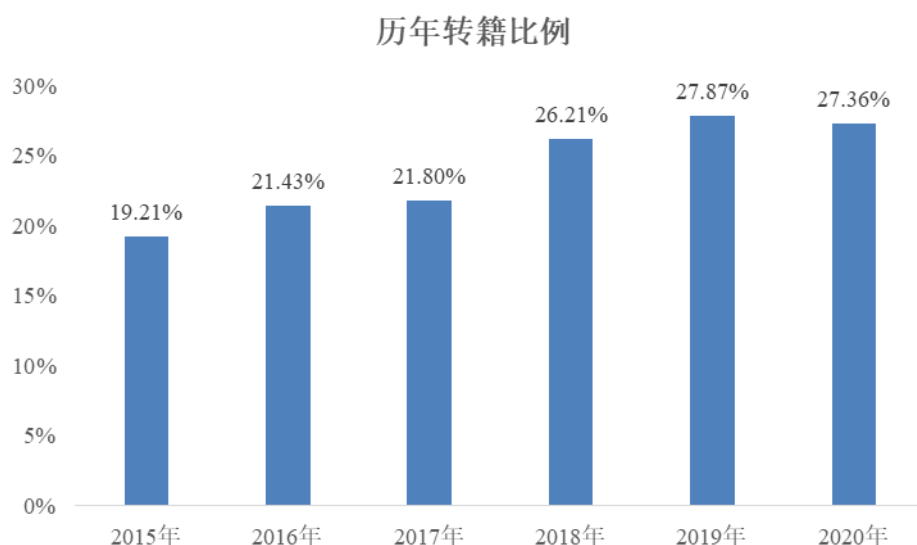
因此，高频的自驾游人次基数会带动汽车租赁企业在旅游区域的车辆调拨投放，进而为汽车物流企业提供新的在用车业务来源，潜在的物流需求较大。

3、项目建设可行性分析

（1）二手车跨省流动带动物流需求，公司具备实施该项目的行业背景

根据中国汽车流通协会的统计，近几年来二手车转籍整体呈上升趋势。不断

提高的二手车转籍比例意味着二手车跨省流动的物流需求也将随之而增加，为汽车物流企业提供新业务机会。



资料来源：中国汽车流通协会

（2）公司具备实施该项目的政策优势

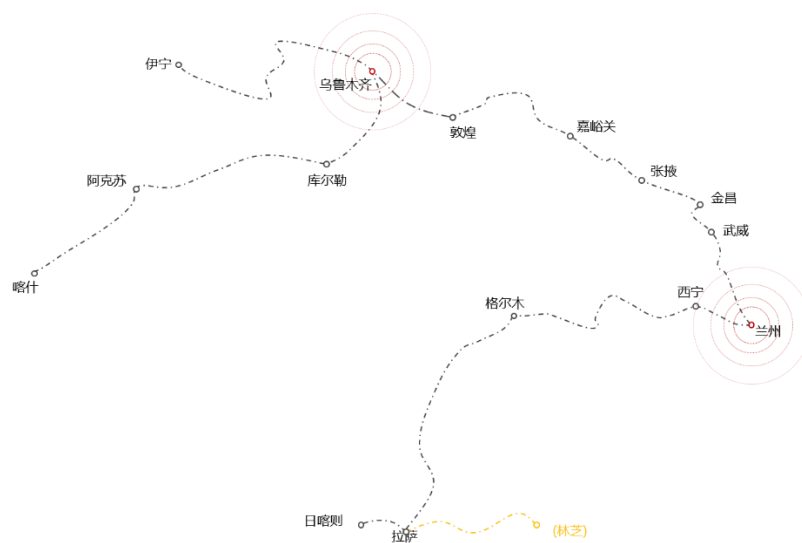
在“一带一路”大的政策背景下，近年来，国家密集出台政策支持多式联运和智慧物流发展。《铁路“十三五”发展规划》（发改基础〔2017〕1996号）明确提出要引导培育多式联运市场主体，加强多式联运技术标准、服务规范、信息资源等有效衔接，推进铁水、铁公等多式联运发展；《新一代人工智能发展规划》（国发〔2017〕35号）也提出加强智能化装卸搬运、分拣包装、加工配送等智能物流装备研发和推广应用，建设深度感知智能仓储系统，提升仓储运营管理水平 and 效率；《国务院办公厅关于积极推进供应链创新与应用的指导意见》（国办发〔2017〕84号）提出要推动感知技术在制造供应链关键节点的应用，促进全链条信息共享，实现供应链可视化。推进机械、航空、船舶、汽车、轻工、纺织、食品、电子等行业供应链体系的智能化，加快人机智能交互、工业机器人、智能工厂、智慧物流等技术和装备的应用，提高敏捷制造能力。本项目的建设重点围绕多式联运和智慧物流这两大领域，符合国家相关政策的鼓励方向，这也为项目建设提供了有利的政策保障。

（3）不断完善的在用车专用线路

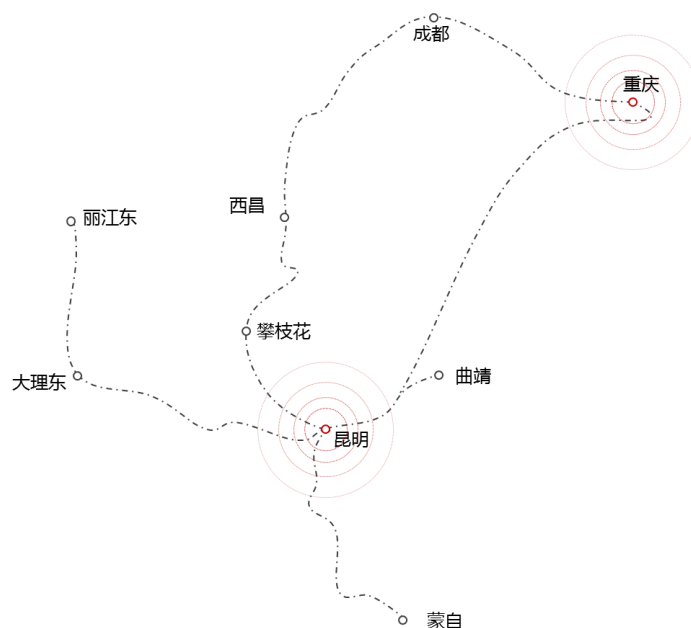
针对二手车两个主要流向，西部地区是在用车主要流入地区。公司为此将西

部地区作为公司在用车业务发展的重要部分。公司统筹布局、精心策划、不断完善在用车运输线路，目前公司已在西北专线和西南专线运营在用车业务。

西北区域循环专线：以重庆为起点，将集结到重庆的不同品牌、不同车型在用车进行铁路二次配载转运，运至兰州，通过兰州再次集结分拨，分别进入新疆、西藏境内。新疆、西藏的零散订单借助环疆和青藏铁路的时效优势，进行多品牌、多车型的三次配送发运，形成零散订单集合程度高、配载效率高、铁路在途时效强、发运周期稳定的优势。



西南循环专线：以重庆为起点，将集结到重庆不同品牌、不同车型的在用车进行铁路二次配载转运，可辐射黔南区域、云南全境和攀西区域。到达云南后，除公路配送外，还具备从昆明通往大理、丽江铁路专线，可辐射保山、大理、丽江、香格里拉等区域，进一步节省云南全境的配送成本。



（4）公司具备实施该项目的地理优势

项目选址重庆市沙坪坝区西永组团 I 标准分区 I 66-01-2/04 号宗地，位于重庆国际物流园枢纽区，距团结村铁路集装箱中心站入口约 3.2 公里，对外交通条件优越。重庆国际物流园枢纽区是依托团结村铁路集装箱中心站和兴隆场特大型铁路编组站设立的内陆口岸型综合物流园区，是渝新欧国际铁路联运大通道起始站、国家发改委批复重庆设立“三基地四港区”中的铁路物流基地和首批市级重点物流园区，拥有重庆汽车整车进口口岸、重庆铁路保税物流中心（B 型）、团结村集装箱中心站、兴隆场编组站等重要基础设施，集结兰渝、渝深等 9 条铁路，紧邻渝遂、内外环等多条公路。

| | | | |
|-------|---------------------------------------|------------------|----------------|
| 1.1.1 | 多式联运（重庆）智能应用基地主体工程（在用车智能服务综合楼、智能泊车车库） | 18,147.65 | 51.97% |
| 1.1.2 | 公用工程 | 6,061.62 | 17.36% |
| 1.1.3 | 电梯工程 | 350.00 | 1.00% |
| 1.1.4 | 总图工程 | 1,392.50 | 3.99% |
| 1.1.5 | 其他零星工程 | 230.97 | 0.66% |
| 1.2 | 设备购置 | 850.00 | 2.43% |
| 1.2.1 | AGV 智能停车系统 | 700.00 | 2.00% |
| 1.2.2 | 操作管理平台 | 150.00 | 0.43% |
| 1.3 | 其他费用 | 2,361.21 | 6.76% |
| 1.3.1 | 工程建设其他费用 | 1,354.90 | 3.88% |
| 1.3.2 | 建设期利息 | 1,006.31 | 2.88% |
| 2 | 预备费 | 1,703.26 | 4.88% |
| 3 | 铺底流动资金 | 3,825.05 | 10.95% |
| 合计 | | 34,922.26 | 100.00% |

6、项目实施情况

本项目建设内容包括建设施工、设备购置及安装等。公司自行购置土地建设，用地面积 65,961.00 平方米，总建筑面积 76,991.53 平方米。本项目由公司全资子公司主元联运实施，建设期 2 年。

| 序号 | 建设内容 | T1 | | | | T2 | | | |
|----|--------|----|----|----|----|----|----|----|----|
| | | Q1 | Q2 | Q3 | Q4 | Q1 | Q2 | Q3 | Q4 |
| 1 | 前期准备 | | | | | | | | |
| 2 | 基础施工阶段 | | | | | | | | |
| 3 | 主体工程阶段 | | | | | | | | |
| 4 | 安装阶段 | | | | | | | | |
| 5 | 装修阶段 | | | | | | | | |
| 6 | 验收阶段 | | | | | | | | |

7、项目的环境影响评价

项目建成投入使用后主要污染物为生活污水及生活垃圾，其中主要为生活污水，污水水质简单，固体废弃物主要为日常生活产生的生活垃圾。

本项目已经取得《建设项目环境影响登记表》，备案号为202050010600000832。

8、项目备案情况

本项目已经取得重庆市沙坪坝区发展和改革委员会出具的《重庆市企业投资项目备案证》（项目代码：2019-500106-54-02-066257）。

9、项目经济效益分析

根据项目可行性研究报告测算，项目建成达产后，预计净利润为3,470.82万元，正常达产后该项目各项财务评价指标较好，具有良好的经济效益和盈利能力。

10、项目选址和拟占用土地情况、取得方式和土地用途

该项目实施地点位于沙坪坝区西永组团I标准分区I66-01-2/04号宗地。为保证本项目的顺利实施，主元联运已通过出让方式取得不动产权证书（渝（2019）沙坪坝区不动产权第000501242号）。

（二）信息化建设项目

1、项目概况

物流业务数据量庞大，需要一系列的信息系统来支撑业务的有效运作。通过本次信息化系统项目建设，将实现信息在决策层、管理层、作业层和支持层的及时传递，能对订单接收、生成作业指令、发运、在途过程及交付等流程达到全程可控的要求。此外，通过本次信息化系统项目的实施还能优化数据分析能力，为管理决策提供相应决策依据，为精细化物流全程管理提供强大的信息化支撑。

信息化系统结构图



2、项目建设必要性分析

（1）增强数据处理能力，应对业务多样性、复杂性

物流业务从接单起至交付完毕涉及多次作业动作，每一次作业动作便会新增一组数据，并且物流业务的组合形式繁多，所形成的数据量非常庞大，这使得对公司的信息化管理提出了更高的要求。因此，公司非常有必要在信息化建设上增加相应投入，增强公司的业务数据处理能力，做到即时性、准确性、完整性，以此不断适应公司业务的变化，应对业务多样性、复杂性。

（2）强化内部管理机制

通过本次信息化系统项目的实施，要在公司内部建立起流程化、平台化、标准化的信息系统。通过建立流程化，帮助公司打破目前“部门视角”的传统方式，贯彻“全公司流程化管理”理念。通过实现平台化，保证同类操作由同一平台集中承载，按权限区分不同业态的功能及数据，降低系统重复建设、维护的复杂性。通过打造标准化，让公司内部管理实现流程及功能的标准化，形成标准功能供调用，在关键节点固化管控要求。信息系统经过业务流程化、平台化、标准化后，将增强公司决策层、管理层、作业层、支持层等不同层级之间相互协作，强化内

部管理机制，进而提升管理效率。

3、募集资金具体用途与发行人现有主营业务之间的关系

本次信息化系统项目的实施将提升公司在业务信息收集、分析、处理的能力，有利于公司强化物流全流程的掌控能力，降低经营风险，优化公司资源配置，提高公司整体信息化水平，增强公司在行业中竞争力。

4、项目投资概算

本次募集资金投资项目总投资估算额为 4,046.00 万元，具体构成如下：

| 序号 | 类别名称 | 投资金额（万元） | 占总投资比例 |
|-----|----------|-----------------|----------------|
| 1 | 信息化系统 | 1,750.00 | 43.25% |
| 2 | 信息基础设施建设 | 1,430.00 | 35.34% |
| 2.1 | 信息设备 | 1,320.00 | 32.62% |
| 2.2 | 预备费 | 110.00 | 2.72% |
| 3 | 信息化运营 | 866.00 | 21.40% |
| 3.1 | IT 人员投入费 | 636.00 | 15.72% |
| 3.2 | 系统维护费 | 230.00 | 5.68% |
| 合计 | | 4,046.00 | 100.00% |

5、项目实施情况

本项目实施内容包括信息化系统软件、硬件购置及日常信息化运营和维护等。本项目由母公司实施，建设期 3 年 6 个月。

| 序号 | 任务名称 | T1 | | | | T2 | | | | T3 | | | | T4 | |
|-------|------------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| | | Q1 | Q2 | Q3 | Q4 | Q1 | Q2 | Q3 | Q4 | Q1 | Q2 | Q3 | Q4 | Q1 | Q2 |
| 1 | 信息化规划设计 | ■ | ■ | | | | | | | | | | | | |
| 1.1 | 项目调研 | ■ | | | | | | | | | | | | | |
| 1.2 | 信息化规则方案 | | ■ | | | | | | | | | | | | |
| 2 | 信息化第一期建设 | | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | | | | | | | | |
| 2.1 | 信息系统建设 | | ■ | ■ | ■ | ■ | | | | | | | | | |
| 2.1.1 | 商品车物流子系统升级 | | ■ | ■ | ■ | ■ | | | | | | | | | |

| 序号 | 任务名称 | T1 | | | | T2 | | | | T3 | | | | T4 | |
|-------|------------------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| | | Q1 | Q2 | Q3 | Q4 | Q1 | Q2 | Q3 | Q4 | Q1 | Q2 | Q3 | Q4 | Q1 | Q2 |
| 2.1.2 | 在用车管理子系统 | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.1.3 | HR 系统一期 | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.1.4 | 第三方数据交换平台 | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.1.5 | 自营车管理子系统 | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.1.6 | 企业内部数据交换平台 | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.2 | 基础建设 | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.2.1 | 公司核心机房建设 | | | | | | | | | | | | | | |
| 3 | 信息化第二期建设 | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.1 | 信息系统建设 | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.1.1 | 财务管理系统 | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.1.2 | 在用车管理子系统 | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.1.3 | 非汽车商品物流业务系统 | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.1.4 | HR 系统二期 | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.1.5 | 企业门户网站 | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.1.6 | 决策分析及全程可视化展示系统一期 | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.2 | 基础建设 | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.2.1 | 公司机房扩容 | | | | | | | | | | | | | | |
| 4 | 信息化第三期建设 | | | | | | | | | | | | | | |
| 4.1 | 信息系统建设 | | | | | | | | | | | | | | |
| 4.1.1 | 资源管理系统 | | | | | | | | | | | | | | |
| 4.1.2 | 市场评价体系管理系统 | | | | | | | | | | | | | | |

| 序号 | 任务名称 | T1 | | | | T2 | | | | T3 | | | | T4 | |
|-------|------------------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| | | Q1 | Q2 | Q3 | Q4 | Q1 | Q2 | Q3 | Q4 | Q1 | Q2 | Q3 | Q4 | Q1 | Q2 |
| 4.1.3 | OA 系统升级 | | | | | | | | | | | | | | |
| 4.1.4 | 决策分析及全程可视化展示系统二期 | | | | | | | | | | | | | | |
| 4.2 | 基础建设 | | | | | | | | | | | | | | |
| 4.2.1 | 数据分析平台 | | | | | | | | | | | | | | |

6、项目备案情况

本项目已经取得重庆市沙坪坝区发展和改革委员会出具的《重庆市企业投资项目备案证》（项目代码：2020-500106-54-03-120085）。本项目无有害废水排放，无噪音污染，无有害气体排放，无须进行环境影响评价备案。

7、项目经济效益分析

本项目投入运行后，不直接产生经济效益，但本项目为公司提供了高效、准确、及时的信息收集与分析功能，增强数据处理能力，使公司能应对业务多样性和复杂性，强化了公司的内部管理机制。

（三）补充流动资金项目

报告期内公司业务规模不断拓展、营业收入保持稳定增长，流动资金需求也相应增加。为保障公司在发行上市后能持续健康、快速的发展，公司拟使用本次发行募集资金 8,000.00 万元用于补充流动资金。

1、业务不断发展的需要

受益于公司不断增强的经营能力等因素影响，随受 2020 年新冠疫情影响，公司报告期内营业收入保持相对稳定。2018 年末、2019 年末、2020 年末和 2021 年 6 月末，公司流动资产占总资产比例分别为 57.46%、59.38%、57.08%和 52.69%。公司业务经营对于流动资产的需求较大导致公司需要较多的营运资金。2018 年至 2020 年，公司运营资金分别为 9,248.92 万元、13,745.71 万元、15,821.76 万元，年均复合增长率 30.79%，营运资金占销售收入比例分别为 11.15%、14.94%、18.24%。随着客户订单的增加及未来募投项目的实施，预计公司的营业收入在现

有基础上仍将保持良好的势头，在营业收入保持增长的同时，公司流动资金需求量也相应增加。维持一个合理的流动资金水平，是保障业务不断发展的重要前提。

单位：万元

| 项目 | 2021年1-6月 /2021.6.30 | 2020年度 /2020.12.31 | 2019年度 /2019.12.31 | 2018年度 /2018.12.31 |
|---------------------|-------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| 流动资产 | 55,151.02 | 54,209.15 | 53,718.53 | 43,006.23 |
| 流动负债 | 44,024.60 | 38,391.26 | 39,972.82 | 33,757.31 |
| 营运资本 | 11,126.42 | 15,821.76 | 13,745.71 | 9,248.92 |
| 销售收入 | 47,126.22 | 86,740.26 | 91,986.47 | 82,916.32 |
| 营运资本占 销售收入比 例 | 23.61% | 18.24% | 14.94% | 11.15% |

2、改善公司财务状况

报告期各期末，公司资产负债率分别为 49.85%、50.80%、48.33% 和 50.05%，公司资产负债率虽然得到一定改善，但公司目前对资金需求仍然较大，若未来公司资金需要不断增加，则可能会导致公司资产负债率快速上升。通过补充流动资金，公司维持经营的营运资金将得到充实，资产负债率将进一步改善，公司的偿债能力会得到增强，资产流动性会得到提高，财务状况得到改善。

3、为发行人进一步开拓业务领域奠定基础

公司主要业务为汽车整车综合运输服务，主要服务对象为国内主要的汽车生产企业。公司长期深耕整车物流领域的同时，为了适应行业的变迁与发展、满足不同客户的需求，公司需募集资金以开拓并丰富业务模式，发行人未来计划打造线上线下平台资源一体发展的在多式联运业务。本次募集资金部分用于补充流动资金，为发行人转型升级奠定良好的资金基础。

4、资金的管理

公司已建立募集资金专项存储制度，公司将按照《募集资金管理办法》的有关规定，将募集资金存放于董事会决定的专项账户集中管理。公司将在募集资金到位后一个月内与保荐机构、存放募集资金的商业银行签订三方监管协议，并将严格按照证监会、深圳证券交易所颁布的有关规定以及公司的《募集资金管理办法》，根据业务发展的需要使用该项流动资金。

五、募集资金运用对公司财务状况及经营成果的影响

本次募集资金投资项目与公司现有的主营业务紧密相关，有利于巩固公司的市场地位，强化和拓展公司的核心竞争力，提高公司的盈利水平，因此，募集资金投资项目的实施，将对本公司的财务状况和经营成果产生积极地影响。

（一）对公司净资产和每股净资产的影响

本次发行后，公司净资产和每股净资产将获得一定程度的增长，有助于优化公司的财务结构，提高公司的抗风险能力。

（二）对公司资产负债结构的影响

本次发行后，公司的资产负债率将有一定幅度的下降，可以有效降低公司的财务风险，以增强公司的持续融资能力。

（三）对公司净资产收益率的影响

本次发行募集资金到位后，公司的净资产规模将得到大规模的增长，但由于募集资金投资项目需要建设周期，在项目效益充分发挥前，公司的净资产收益率会有一定幅度的下降。但随着募集资金投资项目的实施以及效益的逐步发挥，公司的净资产收益率将会稳步提高，并维持在合理水平。

（四）新增固定资产折旧对公司未来经营成果的影响

本次募集资金投资项目实施完成后，公司固定资产大幅增加，每年新增折旧相应增加。本次募集资金投资项目在建设完成后需要试产磨合，产能将逐渐释放，市场开发需逐步推进，效益才能逐步显现，因此，在本次募集资金投资项目尚未完全达产的情况下，新增固定资产产生的折旧对当期利润会有一些的负面影响。

第十四节 股利分配政策

一、发行人最近三年的股利分配政策

根据《公司法》和《公司章程》的规定，公司现行的股利分配政策如下：

公司分配当年税后利润时，应当提取利润的 10% 列入公司法定公积金。公司法定公积金累计额为公司注册资本的 50% 以上的，可以不再提取。

公司的法定公积金不足以弥补以前年度亏损的，在依照前款规定提取法定公积金之前，应当先用当年利润弥补亏损。

公司从税后利润中提取法定公积金后，经股东大会决议，还可以从税后利润中提取任意公积金。

公司弥补亏损和提取公积金后所余税后利润，按照股东持有的股份比例分配，但公司章程规定不按持股比例分配的除外。

股东大会违反前款规定，在公司弥补亏损和提取法定公积金之前向股东分配利润的，股东必须将违反规定分配的利润退还公司。

公司持有的本公司股份不参与分配利润。

二、公司发行上市后股利分配政策

详见本招股说明书“重大事项提示”之“六、公司股利分配政策及滚存利润的分配安排”之“（二）发行后公司股利分配政策概述”。

三、最近三年的股利分配情况

2018 年年度权益分派方案：公司以总股本 5,670.00 万股为基数，向实施利润分配方案时权益登记日在册的全体股东每 10 股派发现金红利 5.00 元（含税），共计派发现金红利 2,835.00 万元（含税）。

2019 年半年度权益分派方案：公司以总股本 6,003.00 万股基数，向实施利润分配方案时权益登记日在册的全体股东每 10 股派发现金红利 3.00 元（含税），共计派发现金红利 1,800.90 万元（含税）。

2019 年年度权益分派方案：公司以总股本 6,003.00 万股基数，向实施利润

分配方案时权益登记日在册的全体股东每 10 股派发现金红利 3.00 元（含税），共计派发现金红利 1,800.90 万元（含税）。

四、发行前滚存利润的安排

根据公司 2020 年第五次临时股东大会决议，公司审议通过《关于首次公开发行人民币普通股（A 股）股票并上市前滚存利润的分配方案的议案》，约定公司在发行股票前实现的所有滚存利润由本次发行后的全体新老股东按发行后的持股比例共同享有。

五、保荐机构核查意见

经核查，保荐机构认为：发行人《公司章程》关于利润分配的决策机制符合中国证监会《关于进一步落实上市公司现金分红有关事项的通知》和《上市公司监管指引第 3 号——上市公司现金分红》的规定，发行人的利润分配政策和未来分红规划重视对投资者的合理投资回报并兼顾公司的可持续发展，有利于保护投资者的合法权益；发行人的《公司章程》及招股说明书中关于利润分配事项的相关内容符合有关法律、法规、规章和规范性文件的规定。

第十五节 其他重要事项

一、信息披露制度及为投资者服务的安排

公司信息披露及投资者服务工作由董事会统一领导和管理，董事会秘书负责具体的协调和组织信息披露及投资者服务事宜，相关人员的联系方式如下：

董事会秘书：张侃

联系地址：重庆市沙坪坝区土主镇土主中路 199 号附 1-80 号

联系电话：023-65381757

传真号码：023-65381757

电子邮箱：admin@sanyangma.com

二、重要合同事项

截至本招股说明书签署日，对公司具有重要影响正在履行的商务合同情况列示如下：

（一）采购合同

| 供应商名称 | 合同名称 | 合同内容 | 合同期限 | 合同类型 |
|-------------------|-----------|------------|---------------------|------|
| 成都市劲松物流有限公司 | 货物运输合同 | 日化产品短途汽车运输 | 2021.3.1-2023.4.30 | 框架协议 |
| 中铁特货物流股份有限公司成都分公司 | 商品车铁路物流合同 | 商品车铁路运输服务 | 2021.1.1-2021.12.31 | 框架协议 |
| 中铁特货物流股份有限公司郑州分公司 | 商品车物流合同 | 商品车铁路运输服务 | 2021.1.1-2021.12.31 | 框架协议 |

（二）销售合同

| 客户名称 | 合同名称 | 合同内容 | 合同期限 | 合同类型 |
|--|-----------------|---------|---------------------|------|
| 重庆东风小康汽车销售有限公司、重庆东风风光汽车销售有限公司、十堰东风风光汽车销售有限 | 2020 年商品车运输服务合同 | 商品车运输服务 | 2020.8.29-2022.6.30 | 框架协议 |

| 客户名称 | 合同名称 | 合同内容 | 合同期限 | 合同类型 |
|---------------|----------------------|----------------|---------------------|------|
| 公司 | | | | |
| 安徽奇瑞商用车销售有限公司 | 关于奇瑞开封基地整车物流服务合同补充协议 | 商品车整车运输服务 | 2021.1.1-2021.12.31 | 框架协议 |
| 杭州长安民生物流有限公司 | 长安福特商品车铁路运输服务合同 | 商品车铁路运输服务 | 2021.8.1-2022.12.31 | 框架协议 |
| 中铁特货物流股份有限公司 | 铁路商品汽车物流服务合同 | 商品汽车两端配送（装卸）业务 | 2021.6.6-2023.5.31 | 框架协议 |

（三）融资合同

1、最高额授信合同

| 被授信企业 | 授信银行 | 合同编号 | 授信金额（万元） | 授信期间 |
|-------|----------------|------------------------------------|-----------|---------------------|
| 发行人 | 重庆农商行沙坪坝支行 | 沙坪坝支行 2017 年高字第 0304012017101001 号 | 20,869.08 | 2013.9.12-2021.9.11 |
| 发行人 | 招商银行股份有限公司重庆分行 | 2021 年渝十三字第 9062105 号 | 1,000.00 | 2021.6.23-2022.6.22 |

2、借款合同

| 贷款人 | 贷款银行 | 合同编号 | 借款金额（万元） | 借款期间 | 保证合同号 | 抵押合同 |
|-----|------------|---------------------------------------|----------|---------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|
| 发行人 | 重庆银行文化宫支行 | 2019 年重银文化宫支贷字第 1168 号 | 3,300.00 | 2019.8.12-2022.8.11 | 2019 年重银文化宫支保字第 1171 号 | 2019 年重银文化宫支抵) 字第 1169、1170 号 |
| 发行人 | 重庆银行文化宫支行 | 2020 年重银文化宫支贷字第 1066 号 | 1,850.00 | 2020.5.12-2023.5.12 | 2020 年重银文化宫支保字第 1069 号 | 2020 年重银文化宫支抵) 字第 1067、1068 号 |
| 发行人 | 重庆农商行沙坪坝支行 | 沙坪坝支行 2021 年公流贷字第 030401202112705 5 号 | 500.00 | 2021.4.15-2022.4.14 | 沙坪坝支行 2020 年高保字第 0304012020327117 号 | 沙坪坝支行 2017 年高抵字第 0304012017301001 号 |
| 发行人 | 重庆农商行沙坪坝支行 | 沙坪坝支行 2021 年公流贷字第 030401202112706 1 号 | 1,000.00 | 2021.4.29-2022.4.28 | 沙坪坝支行 2020 年高保字第 0304012020327117 号 | 沙坪坝支行 2017 年高抵字第 0304012017301001 号 |
| 发行人 | 重庆农商行沙坪坝支行 | 沙坪坝支行 2021 年公流贷字第 030401202112700 1 号 | 1,000.00 | 2021.1.4-2022.1.3 | 沙坪坝支行 2020 年高保字第 0304012020327117 号 | 沙坪坝支行 2017 年高抵字第 0304012017301001 号 |
| 发行人 | 重庆农商行沙坪坝支行 | 沙坪坝支行 2021 年公流贷字第 030401202112700 2 号 | 2,500.00 | 2021.1.4-2022.1.3 | 沙坪坝支行 2020 年高保字第 0304012020327117 号 | 沙坪坝支行 2017 年高抵字第 0304012017301001 号 |
| 发行人 | 重庆农商行沙坪坝支行 | 沙坪坝支行 2021 年公流贷字第 | 1,500.00 | 2021.3.5-2022.3.4 | 沙坪坝支行 2020 年高保字第 | 沙坪坝支行 2017 年高抵字第 |

| 贷款人 | 贷款银行 | 合同编号 | 借款金额 (万元) | 借款期间 | 保证合同号 | 抵押合同 |
|------|----------------|-----------------------------------|--------------|---------------------|----------------------------------|----------------------------------|
| | 支行 | 030401202112702 7号 | | | 0304012020327117号 | 0304012017301001号 |
| 发行人 | 重庆农商行沙坪坝支行 | 沙坪坝支行 2021年公流贷字第0304012021127062号 | 2,000.00 | 2021.4.29-2022.4.28 | 沙坪坝支行 2020年高保字第0304012020327117号 | 沙坪坝支行 2017年高抵字第0304012017301001号 |
| 定州铁达 | 建设银行定州支行 | 建保定州小 2021年第005号 | 500.00 | 2021.3.26-2022.3.25 | 建保定州小保 2021年第005号 | 建保定州小抵 2019年第022号 |
| 发行人 | 重庆农商行沙坪坝支行 | 沙坪坝支行 2021年公流贷字第0304012021127073号 | 1,000.00 | 2021.6.24-2022.6.23 | 沙坪坝支行 2020年高保字第0304012020327117号 | 沙坪坝支行 2017年高抵字第0304012017301001号 |
| 发行人 | 中信银行股份有限公司重庆分行 | 银信渝贷字/第27121012号 | 2,000.00 | 2021.5.28-2022.5.27 | 信渝银保字第27121012号 | - |
| 发行人 | 重庆农商行沙坪坝支行 | 沙坪坝支行 2021年公流贷字第0304012021127074号 | 2,500.00 | 2021.7.20-2022.7.19 | 沙坪坝支行 2020年高保字第0304012020327117号 | 沙坪坝支行 2017年高抵字第0304012017301001号 |

(四) 担保合同

1、保证合同

| 序号 | 合同编号 | 担保人 | 被担保人 | 债权人 |
|----|----------------------|-----|------|----------|
| 1 | 建保定州小保 2021 年第 005 号 | 发行人 | 定州铁达 | 建设银行定州支行 |

2、抵/（质）押合同

| 合同编号 | 抵押人/出质人 | 抵押权人/质权人 | 债权确定期间 | 抵（质）押物 | 抵（质）押物评估价值（万元） |
|-------------------------------------|---------|------------|-----------------------|---------------------------------------|----------------|
| 2019 年重银文化宫支抵字第 1169 号 | 发行人 | 重庆银行文化宫支行 | 2019.8.12- 对应贷款合同还款完毕 | 高层办公楼、车库 | 744.14 |
| 2020 年重银文化宫支抵字第 1067 号 | 发行人 | 重庆银行文化宫支行 | 2020.5.12-2023.5.12 | 高层办公楼 | 1,127.79 |
| 沙坪坝支行 2017 年高抵字第 0304012017301001 号 | 发行人 | 重庆农商行沙坪坝支行 | 2013.9.12-2021.9.11 | 土地及工业厂房 | 21,359.06 |
| 建保定州小抵 2019 年第 022 号 | 定州铁达 | 建设银行定州支行 | 2019.6.24-2022.6.23 | 工业用地：定州市长安园区 8 号路北侧（定国用（2014）第 001 号） | 1,526.62 |
| 信渝银最权质字第 | 发行 | 中信银行股 | 2021.5.12-2022.11.10 | 银行承兑汇票 | 1,505.54 |

| 合同编号 | 抵押人/出质人 | 抵押权人/质权人 | 债权确定期间 | 抵（质）押物 | 抵（质）押物评估价值（万元） |
|------------------------|---------|------------------------|----------------------|--------|---------------------------|
| 27121001 号 | 人 | 份有限公司 重庆分行 | | | |
| 信渝银最保质字第 27121001 号 | 发行人 | 中信银行股份 有限公司 重庆分行 | 2021.5.12-2022.11.10 | 保证金 | 银行承兑 汇票到期 后转入金 额 |

（五）建设工程施工合同

2020年7月13日，主元联运与重庆黄金建设（集团）有限公司签订《建设工程施工合同》，修建三羊马多式联运（重庆）智能应用基地项目（含一期及后续工程），合同预计金额为31,354.54万元。

三、对外担保情况

截至本招股说明书签署日，除为子公司定州铁达借款提供担保外，发行人不存在对外担保情形。

四、重大涉诉和仲裁事项

（一）发行人、控股子公司、分公司的重大诉讼或仲裁事项

截至本招股说明书签署日，发行人不存在对其财务状况、经营成果、声誉、业务活动、未来前景等可能产生较大影响的诉讼或仲裁事项；公司控股子公司、分公司不存在重大诉讼或仲裁事项。

2018年至今，发行人作为被执行人案件共5起，执行标的共计37,090元，金额较小且均已履行完毕，具体情况如下：

| 序号 | 案号 | 执行标的（元） | 执行法院 | 是否被列入失信被执行人 | 是否已履行完毕 |
|----|-----------------------|---------|------------|-------------|---------|
| 1 | (2019)渝 0102 执 2970 号 | 100 | 重庆市涪陵区人民法院 | 否 | 是 |
| 2 | (2019)渝 0102 执 2811 号 | 6,556 | 重庆市涪陵区人民法院 | 否 | 是 |
| 3 | (2019)兵 1102 执 83 号 | 11,000 | 三坪垦区人民法院 | 否 | 是 |
| 4 | (2019)兵 1102 执 82 号 | 16,000 | 三坪垦区人民法院 | 否 | 是 |
| 5 | (2021)云 0322 执 | 3,434 | 陆良县人民 | 否 | 是 |

| | | | |
|-------|--|----|--|
| 300 号 | | 法院 | |
|-------|--|----|--|

由于相关判决涉及金额较小，发行人法务部在收到判决后，因疏忽导致未能及时与对方取得联系并完成付款。胜诉方进而向法院申请执行，并将发行人列为被执行人。

发行人在知悉成为被执行人后，立即完成了支付，并解除了被执行人名单，未被列为失信被执行人，不构成对发行人财务状况、经营成果、声誉、业务活动、未来前景等可能产生较大影响的诉讼或仲裁事项。

针对报告期内发行人被列为执行人事宜，发行人已通过组织经办人员集中学习，严格制定惩罚措施等方式进行了整改，防止相关问题的再次出现。

同时经查询中国执行信息公开网，截至本招股说明书签署日，发行人未被列入被执行人名单，不存在失信行为。

综上，相关被执行案件涉及的金额较小且均已履行完毕，对发行人生产经营不构成重大不利影响。

（二）控股股东、实际控制人重大诉讼或仲裁事项

截至本招股说明书签署日，发行人控股股东、实际控制人未涉及作为一方当事人的重大诉讼或仲裁事项，不存在对公司财务状况、经营成果、声誉、业务活动、未来前景等可能产生重大不利影响的诉讼或仲裁事项

最近三年内，发行人控股股东、实际控制人邱红阳不存在重大违法行为。

报告期内，发行人控股股东、实际控制人涉及的诉讼仲裁情况如下：

| 序号 | 姓名 | 案号 | 案由 | 诉讼地位 | 责任承担 |
|----|-----|-----------------------|--------|-----------|-------|
| 1 | 邱红阳 | (2019)渝 0102 执 2811 号 | 租赁合同纠纷 | 被执行人法定代表人 | 不承担责任 |

(2019)渝 0102 民初 101 号租赁合同纠纷一案，原告况华、郭栋梁要求发行人返还保证金 1 万元并赔偿优先购买权损失 27.42 万元，后法院判决发行人返还保证金 6,556 元，不承担其他赔偿责任。判决生效后，原告选择了向法院申请执行，由于金额较小，发行人存在疏忽未能及时履行支付义务，导致被法院采取限高措施。重庆市涪陵区人民法院出具限制消费令(2019)渝 0102 执 2811 号，对

发行人及法定代表人邱红阳实施限制高消费行为。发行人及实际控制人在收到限制消费令后，立即按法律文书确定给付义务履行了相关给付事宜，并已解除该限制消费令。

（三）发行人董事、监事、高级管理人员和核心技术人员的重大诉讼或仲裁事项及受到行政处罚的情况

截至本招股说明书签署日，发行人董事、监事及高级管理人员和核心技术人员不存在尚未了结的或者可预见的重大诉讼、仲裁以及受到行政处罚的情况。

报告期内，除邱红阳外，发行人其他董事、监事、高级管理人员和核心技术人员涉及的诉讼仲裁案件情况如下：

| 序号 | 姓名 | 案号 | 案由 | 诉讼地位 | 责任承担 |
|----|-----|--------------------------------------|--------|------|--------------|
| 1 | 任敏 | (2019)川01执异1668号 | 执行异议申请 | 案外人 | 不承担责任 |
| 2 | 任敏 | (2020)川01民初105号 | 执行异议之诉 | 被告 | 不承担责任 |
| 3 | 邱红刚 | (2016)渝0105民初15056号/(2017)渝01民终3615号 | 民间借贷纠纷 | 被上诉人 | 支付120万本金及利息 |
| 4 | 邱红刚 | (2016)渝0105民初15057号/(2017)渝01民终3958号 | 民间借贷纠纷 | 被上诉人 | 支付136万元并支付利息 |
| 5 | 邱红刚 | (2016)渝0105民初15054号/(2017)渝01民终3613号 | 民间借贷纠纷 | 被上诉人 | 支付180万元并支付利息 |
| 6 | 周淋 | (2019)渝0105执异112号 | 追加被执行人 | 被申请人 | 不承担责任 |

1、(2019)川01执异1668号执行异议一案，发行人董事任敏因其购买的车位未办理产权过户，被开发商其他债权人申请执行而提出异议，依法得到了法院的支持，中止对该车位的执行。后申请执行人不服，提出执行异议之诉，又在(2020)川01民初105号民事裁定书中被驳回。

2、(2016)渝0105民初15056号/(2017)渝01民终3615号、(2016)渝0105民初15057号/(2017)渝01民终3958号、(2016)渝0105民初15054号/(2017)渝01民终3613号三起案件皆是发行人董事邱红刚作为被告的民间借贷纠纷，相关诉讼发生时间不属于报告期内且邱红刚已清偿判决所确认的全部偿还义务。

3、(2019)渝 0105 执异 112 号追加被执行人一案，由于发行人董事周淋原参与投资的重庆爱米餐饮管理有限公司拖欠款项被列为被执行人，申请执行人要求追加周淋为被执行人，因证据不足被法院依法驳回。

截至本招股说明书签署日，发行人控股股东、实际控制人、董监高不存在未决重大诉讼或仲裁事项，未被列为被执行人，不存在潜在法律纠纷。

（四）发行人董事、监事、高级管理人员和核心技术人员涉及刑事诉讼的情况

截至本招股说明书签署日，发行人董事、监事、高级管理人员和核心技术人员均未涉及作为一方当事人的刑事诉讼。

第十六节 有关声明

一、发行人全体董事、监事、高级管理人员声明

本公司及全体董事、监事、高级管理人员承诺本招股说明书的内容真实、准确、完整，不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，按照诚信原则履行承诺，并承担相应的法律责任。

全体董事签名：

邱红阳

邱红刚

张侃

任敏

李刚全

周淋

马增荣

刘胜强

胡坚

全体监事签名：

刘险峰

汤荣辉

熊承干

全体非董事高管签名：

马大贵

三羊马（重庆）物流股份有限公司

2021年10月27日



三、保荐人（主承销商）声明（二）

本人已认真阅读三羊马（重庆）物流股份有限公司招股说明书的全部内容，确认招股说明书不存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，并对招股说明书真实性、准确性、完整性、及时性承担相应法律责任。

保荐机构总经理：


周浩

保荐机构董事长：


邵亚良

申港证券股份有限公司

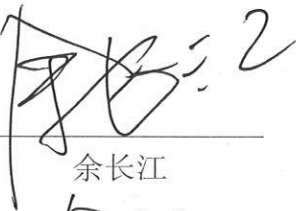
2021 年 10 月 27 日



四、发行人律师声明

本所及经办律师已阅读招股说明书及其摘要，确认招股说明书及其摘要与本所出具的法律意见书和律师工作报告无矛盾之处。本所及经办律师对发行人在招股说明书及其摘要中引用的法律意见书和律师工作报告的内容无异议，确认招股说明书不致因上述内容而出现虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对其真实性、准确性和完整性承担相应的法律责任。

律师事务所负责人：


余长江

经办律师：


余长江


刘传琦





审计机构声明

本所及签字注册会计师已阅读《三羊马（重庆）物流股份有限公司首次公开发行股票招股说明书》（以下简称招股说明书）及其摘要，确认招股说明书及其摘要与本所出具的《审计报告》（天健审〔2021〕8-341号）、《内部控制鉴证报告》（天健审〔2021〕8-342号）及经本所鉴证的非经常性损益明细表的内容无矛盾之处。本所及签字注册会计师对三羊马（重庆）物流股份有限公司在招股说明书及其摘要中引用的上述审计报告、内部控制鉴证报告及经本所鉴证的非经常性损益明细表的内容无异议，确认招股说明书及其摘要不致因上述内容而出现虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对引用的上述内容的真实性、准确性和完整性承担相应的法律责任。

签字注册会计师：


中国注册会计师
陈应爵
5003001780
陈应爵


中国注册会计师
黄娜
114001581220
黄娜

天健会计师事务所负责人：


龙文虎
龙文虎

天健会计师事务所（特殊普通合伙）

二〇二一年十月二十七日



六、资产评估机构声明

本机构及签字注册资产评估师已阅读招股说明书，确认招股说明书与本机构出具的资产评估报告“开元评报字[2016]116号”无矛盾之处。本机构及签字注册资产评估师对发行人在招股说明书中引用的资产评估报告的内容无异议，确认招股说明书不致因上述内容而出现虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对其真实性、准确性、完整性和及时性承担相应的法律责任。

签字评估师签名：


资产评估师
申时钟
1001441


资产评估师
张佑民
43000084

评估机构负责人签名：


胡劲为





验资机构声明

本所及签字注册会计师已阅读《三羊马（重庆）物流股份有限公司首次公开发行股票上市招股说明》（以下简称招股说明书）及其摘要，确认招股说明书及其摘要与本所出具的《验资报告》（天健验（2016）8-21号）、（天健验（2017）8-25号）的内容无矛盾之处。本所及签字注册会计师对三羊马（重庆）物流股份有限公司在招股说明书及其摘要中引用的上述报告的内容无异议，确认招股说明书及其摘要不致因上述内容而出现虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对引用的上述内容的真实性、准确性和完整性承担相应的法律责任。

签字注册会计师：


张凯


倪意

天健会计师事务所负责人：


龙文虎

天健会计师事务所（特殊普通合伙）

二〇二〇年 10 月 27 日





验资机构声明

本所及签字注册会计师已阅读《三羊马（重庆）物流股份有限公司首次公开发行股票上市招股说明》（以下简称招股说明书）及其摘要，确认招股说明书及其摘要与本所出具的《验资报告》（天健验（2019）8-11号）的内容无矛盾之处。本所及签字注册会计师对三羊马（重庆）物流股份有限公司在招股说明书及其摘要中引用的上述报告的内容无异议，确认招股说明书及其摘要不致因上述内容而出现虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对引用的上述内容的真实性、准确性和完整性承担相应的法律责任。

签字注册会计师：



天健会计师事务所负责人：



天健会计师事务所（特殊普通合伙）

二〇二〇年 12 月 27 日



授权书



管理合伙人龙文虎：

天健会计师事务所（特殊普通合伙）执行事务合伙人胡少先现将天健会计师事务所（特殊普通合伙）重庆分所、四川分所和新疆分所承办的有关首次公开发行股票项目，上市公司再融资（配股、发行股票、发行债券）以及重大资产重组项目，企业发债审计项目，全国中小企业股份转让系统（新三板）项目的会计师事务所声明、承诺函、说明及验资机构声明的审核签字权授予你，你应当严格遵守中国注册会计师执业准则以及相关法律法规的规定，按照本所制定的内部控制制度认真履行审核职责，严格控制和合理规避风险，确保文件公正、合法、实事求是，并承担相应责任。

本授权书自 2021 年 1 月 1 日至 2021 年 12 月 31 日有效。

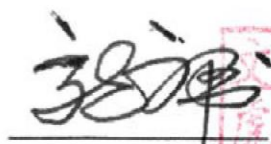

被授权人无转授权。

执行事务合伙人签字盖章：

胡少先

被授权管理合伙人签字盖章：

龙文虎

天健会计师事务所（特殊普通合伙）

二〇二一年一月一日



第十七节 备查文件

一、备查文件

- （一）发行保荐书；
- （二）财务报表及审计报告；
- （三）内部控制鉴证报告；
- （四）经注册会计师核验的非经常性损益明细表；
- （五）法律意见书及律师工作报告；
- （六）公司章程（草案）；
- （七）中国证监会核准本次发行的文件；
- （八）其他与本次发行有关的重要文件。

二、查阅时间、地点

（一）查阅时间

周一至周五上午 9:30-11:30，下午 1:30-4:30

（二）查阅地点

1、发行人：三羊马（重庆）物流股份有限公司

发行人住所：重庆市沙坪坝区土主镇土主中路 199 号附 1-80 号

电话号码：023-65381757

传真号码：023-65381757

2、保荐人（主承销商）：申港证券股份有限公司

保荐机构住所：中国（上海）自由贸易试验区世纪大道 1589 号长泰国际金融大厦 16/22/23 楼

电话号码：021-20639666

传真号码：021-20639696